

FORMULA E VERGNE SBANCA BERNA E ALLUNGA LE MANI SUL TITOLO

AUTO SPRI NT

n. 26

Anno LVIII Settimanale 25 giugno-1 luglio 2019

3 Euro (Italy only)



IN EDICOLA

**AS COLLECTION
CESARE FIORIO
L'UOMO DEI TITOLI
IRIDATI**



GP FRANCIA

In pista Hamilton stravince e la Mercedes ottiene la sesta doppietta e l'ottava vittoria su otto. Intanto gli steward confermano la decisione del Gp Canada e il terzo posto di Leclerc è bello ma non consola. Sono proprio...



RAZZI AMARI



ABARTH.IT

IL GIOCO SI FA STRADA.



**ABARTH 124 SPIDER DA 259€ AL MESE.
ANTICIPO ZERO. TAN 0% - TAEG 1,11%.
E DOPO 36 MESI SEI LIBERO DI TENERLA, CAMBIARLA O RESTITUIRLA!**

INIZIATIVA VALIDA FINO AL 31/07/2019 SULLA PRONTA CONSEGNA. Abarth 124 spider Turismo 70° Anniversario 1.4 cambio manuale - Prezzo di Listino 39.000€ - Prezzo Promo 26.135€ (IPT e contributo PFU esclusi) solo nelle Concessionarie aderenti e su un numero limitato di vetture in pronta consegna da immatricolare entro il 31 Luglio. Es. Finanziamento: Anticipo 0,00€ - 37 mesi, 36 rate mensili di 258,90€, (spese incasso SEPA 3,50€/rata). Valore Garantito Futuro pari alla Rata Finale Residua 17.544,23€. Importo Totale del Credito 26.738,49€ (inclusi servizio marchiatura 200,00€, polizza pneumatici plus 87,49€, spese istruttoria 300,00€, bolli 16,00€). Interessi 0€. Spese invio rendiconto cartaceo 3,00€/anno. Importo Totale Dovuto 26.876,63€. TAN fisso 0% (salvo arrotondamento rata) - TAEG 1,11%. Offerta FCA Bank  **FCA BANK** soggetta ad approvazione. Documenti precontrattuali/assicurativi in Concessionaria e sul sito FCA Bank (Sez. Trasparenza). Messaggio Pubblicitario con finalità Promozionale. Immagini illustrative; caratteristiche/colori possono differire. **Consumo di carburante ciclo misto Gamma Abarth 124 Euro 6d-TEMP (l/100 km): 7,1 - 6,4; emissioni CO₂ (g/km): 161 - 146. Valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione nel ciclo NEDC aggiornati al 25/06/2019. I valori sono indicati a fini comparativi.**

 **FCA BANK**



Forza, Gp Austria, sveglia il mondiale!

Tocca arrampicarsi sugli specchi per trovare un brivido d'emozione in un Mondiale F.1 2019 soffocato nella culla dalla Mercedes. Ottava vittoria consecutiva e sesta doppietta per le Freccie d'Argento, veri razzisti amari per tutto il resto della compagnia poco cantante in un Circus costretto sempre a guardare oltre, alla prossima puntata, perché quella appena andata in onda ha avuto il solito finale scontato. Ci ha provato Charles Leclerc a riscrivere il copione con un sogno da 2° posto che ha solo accarezzato mentre spingeva per rubare la posizione a Valtteri Bottas. L'unico effetto speciale di un Gp che ha dato anche stati diffusi di sonnolenza dopo giornate di parole intorno a una F.1 che si sta attorcigliando su se stessa e che ha chiuso la partita del Canada riconfermando la decisione degli steward. Non che ci si aspettasse un ribaltamento del verdetto, ma poteva essere una bella occasione - per tutti - per riflettere su regole che stanno scacciando col forcone tanti appassionati. Ben venga, allora il prossimo weekend. Sperando che a fare la grazia sia il Gp d'Austria e si possa assistere a qualcosa di diverso, uno show un po' meno scontato. Guardare subito avanti: siamo arrivati a questo in un campionato dove la Mercedes ha messo nel mirino un altro record. Quello delle undici vittorie consecutive della McLaren 1988, by Ayrton Senna e Alain Prost. In

quella stagione che prevedeva 16 Gp da disputare, la Mp4/4 motorizzata Honda ne vinse 15 (8 Senna e 7 Prost): l'unico successo sfuggito alla corazzata di Ron Dennis fu a Monza, dove a vinse la Ferrari con Gerhard Berger e dedica speciale al Drake scomparso neanche un mese prima.

Nel frattempo mentre dalla Francia la F.1 si sposta in Austria, rincorrendo il sogno di vedere uno spettacolo diverso, in Formula E lo spettacolo vero lo ha fatto Jean Eric Vergne.

Con la vittoria a Berna, infatti, il francese ex collaudatore della Ferrari, ha messo di nuovo le cose in chiaro e ormai si avvia alla riconquista del titolo. Era arrivato il momento di mostrare gli attributi e in Svizzera

ra il portacolori della DS Techeetah ha mostrato di possederne di dimensioni gigantesche. Ora ha 32 punti di vantaggio sul primo dei rivali, quando mancano gli ultimi due round. Quelli di New York. Dove già l'anno scorso il france-

se fece festa.

Da giovedì scorso, intanto, è in edicola un nuovo numero di **Autosprint Gold Collection**. È il numero 5 della grande collezione ed è interamente dedicato a Cesare Fiorio, splendido ottantenne e mito per tante generazioni di appassionati. Con 21 titoli iridati artigliati tra rally ed endurance e una presenza pesante alla Ferrari e altre stagioni rampanti in F.1, vi raccontiamo la storia di un uomo che ha confessato: «La peggior malattia professionale per chi fa il mio mestiere è una sola: perdere!». ●



**È IN EDICOLA
DAL 21 GIUGNO
UN AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 16** GP FRANCIA DITTATORE MOLTO DEMOCRATICO
- 21** GP FRANCIA VOCI FERRARISTE
- 22** GP FRANCIA FELICITÀ SOLO A METÀ
- 26** GP FRANCIA OSCAR
- 28** GP FRANCIA DOMINIO SCHIACCIANTE
- 30** GP FRANCIA RED BULL LA PIAZZATA
- 31** GP FRANCIA RENAULT SENZA GIOIE
- 32** GP FRANCIA McLAREN QUARTA FORZA
- 34** GP FRANCIA ALFA RINVIGORITA
- 38** GP FRANCIA ALA ROSSA PROMOSSA
- 40** GP FRANCIA IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 44** F2 DE VRIES SI PRENDE L'ATTICO
- 46** INDYCAR ROSSI NON MOLLA
- 47** F3 PREMA SPADRONEGGIA
- 48** INTERVISTA LE MANS CHE BELLA STORIA!
- 60** WTCR PROFETI IN PATRIA
- 61** 24 ORE AUDI STENDE TUTTI
- 62** GT ITALIA BMW TORNA A GIOIRE
- 64** TCR TAVANO VEDE DOPPIO
- 66** PROTOTIPI BUONE LE PRIME
- 68** MINI CHALLENGE DUE VOLTI NUOVI
- 70** CARRERA CUP FULGENZI CHI SI RIVEDE!
- 68** FORMULA E VERGNE MANI SUL TITOLO

RALLY

- 52** MONDIALE RALLY ITALIA SLIDING DOORS
- 56** IL PERSONAGGIO TEMPESTINI SUGLI SCUDI
- 57** STORICO LANA DA ZANCHE CHE ZAMPATA!
- 58** ITALIAN BAJA FESTA PER DUE

RUBRICHE

- 6** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 8** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 10** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 12** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 14** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 36** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 82** POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ**

FEBBRAIO _____ LAUDA 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ **LITTLE ITALY F1**

AGOSTO _____ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su PrimaEdicola.it e ritiralo in edicola!



Puoi acquistarlo anche in versione digitale su www.autosprint.it/goldcollection

**A LUGLIO
LA SESTA USCITA
"LITTLE ITALY F1"**

**AUTO
SPRINT**



**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**NON PERDERE IN EDICOLA*
CESA RE DELLE CORSE - GLI 80 ANNI DI FIORIO.**





Re Lewis diventi Rosso!

NON HA RIVALI. E COME SAREBBE BELLO VEDERLO FRANTUMARE
TUTTI I RECORD DELLA STORIA AL VOLANTE DI UNA FERRARI



” **QUALE SIA L'ATTITUDINE
AGONISTICA DI HAMILTON È
DIMOSTRATO DA COME NEL FINALE
HA PROVATO A INSEGUIRE IL GIRO
PIÙ VELOCE, ANDANDOCI VICINO**

UN CAMPIONE CHE GRONDA DI FELICITÀ

La sesta vittoria stagionale è realtà e subito dopo averla ottenuta Lewis Hamilton sfoggia la sua espressione più entusiasta. Il padrone del mondiale 2019 è sempre di più lui al volante della Mercedes W10



Ci sono cose che sfuggono troppo velocemente, nei weekend dei Gran Premi, come le immagini che scorrono dal finestrino di una Freccia Rossa. Frasi, sguardi, situazioni, comportamenti, risposte. Nelle giornate del Gp di Francia, ad esempio, Toto Wolff si è lasciato sfuggire che, a suo avviso, Lewis Hamilton si potrebbe considerare il più grande pilota di sempre. C'è chi lo ha criticato storcendo il naso, ma io dico: perché no? Ci sta, visto che Lewis si sta avviando a conquistare il sesto titolo mondiale. Ma, soprattutto, con il trionfo di domenica scorsa si è portato a quota 79 in fatto di vittorie, per cui Michael Schumacher è sempre più vicino, avendo conquistato "solo" dodici affermazioni di più. Hamilton potrebbe quindi batterlo, è solo questione di tempo. Quest'anno? Non esageriamo, mi sembra eccessivo. Ma entro il 2020 sì, potrebbe accadere. E qui mi sbilancio entrando nel campo delle fantasie più estreme e gratuite, senza tener conto che Lewis ha un accordo con la Mercedes sino alla fine dell'anno prossimo.

La mia fantasia? Che Hamilton nel 2020 possa approdare alla Ferrari e superare il primato di Schumacher con la "Rossa". In tal modo la Ferrari potrebbe annoverare i due piloti più vincenti e titolati della storia. Ripeto: siamo nel campo dei sogni, non della realtà fatta di contratti difficili da sciogliere, anche ammesso che lo si voglia fare. Sarebbe una bellissima sfida dentro la sfida, tanto per dare vitalità ad una disciplina che lo stesso Hamilton, con la sua superiorità, sta uccidendo. Solo due caffè nel corso dei 53 giri del Gp di Francia mi hanno infatti salvato, domenica, dall'abbocco. E mentre mi distraevo per spegnere il gas col caffè che gorgogliava, in pista non succedeva niente, almeno nelle prime 6-8 posizioni. Più indietro c'erano invece delle schermaglie che la regia pare-

va trasmettesse a malincuore, a meno che non fosse coinvolta una Renault: in Francia, si sa, bisogna dare il contentino alla sofferente marca di casa.... Hamilton alla Ferrari sarebbe davvero la provocazione giusta per dare pepe a questa F.1 moscia, stanca e insensibile a tutte le modifiche regolamentari che dovrebbero risvegliarla almeno un pochino. L'effetto-Hamilton è soporifero quanto fu l'effetto-Schumacher negli anni in cui la noia era data dalla superiorità nettissima di Maranello. E così come Michael era decisamente superiore a tutti i suoi compagni, altrettanto Hamilton è imbattibile a pari macchina, salvo sprazzi di Bottas che si sono persi dopo le prime quattro gare. Del resto Hamilton è come il vino: migliora col tempo (e chiedo scusa per la banalità), in quanto si sa che tutti i suoi campionati sono in crescendo. Bottas è volenteroso, caparbio, s'impegna, però arriva sin a un certo punto: quello da cui Hamilton parte per diventare irraggiungibile.

Del suo Gp di Francia resterà ben poco nella memoria. Pronti, via, gara finita. Però c'è stata la prodezza dell'ultimo giro quando, a gomme deteriora-

te dal blistering, Lewis ha voluto replicare a Vettel che si era appena fermato per montare coperture fresche Soft e prendersi il punto del giro più veloce. Hamilton non aveva alcun interesse a rischiare. Invece lo ha fatto e con le Pirelli Hard che avevano sul groppone oramai 28 giri, ci ha provato risultando più lento di Vettel di soli 2 centesimi. Il bello è che poi, nelle interviste, ha avuto il coraggio di dire una cosa sorprendente: «Non ho voluto né potuto forzare per non distruggere le gomme». Diavolo! Il distacco che Hamilton ha inflitto al povero Bottas è stato di una dozzina di secondi, Valtteri ha commentato che «Lewis non è imbattibile» e proverà a superarlo quanto prima, ma la sensazione è che Hamilton oggi sia inarrivabile per tutti, non solo per la velocità quanto per l'equilibrio che ha raggiunto. Mai un attimo di panico, quasi mai un errore, mai - tra l'altro - una parola fuori posto. Sta vivendo un momento magico della carriera e gli altri devono solo subirlo, complice una Mercedes che gli fornisce una macchina anch'essa priva di difetti evidenti. Pure in questo caso, a prevalere non è tanto la W10 che sinora ha vinto 8 gare su 8, quan-

to la squadra che si è amalgamata nel tempo, con uomini che si muovono come automi nell'ambito di una eccezionale organizzazione che parte da lontano. Per cui la superiorità Mercedes non è un fatto di carico aerodinamico, di accelerazione nelle curve lente o di stabilità in quelle veloci: è qualcosa di più profondo, difficile proprio per questo da raggiungere, a parte la sconfitta in un Gran Premio che può sempre arrivare.

Toto Wolff, che ha notevoli meriti nei processi che Mercedes ha saputo sviluppare, ha voluto sottolineare come Hamilton possa godere degli spazi che chiede per potersi rilassare e recuperare lo stress. Pochi giorni prima del Castellet, ad esempio, Lewis

si trovava a Parigi alle sfilate di moda e si era fatto ritrarre su una limousine in una versione somigliante a quella del celebre stilista Karl Lagerfeld. Una immagine che faceva sorridere. Ma Hamilton era invece serio, nella parte di un campione delle quattro ruote che ci cimenta parecchio nella moda e che si trova bene in un mondo che tanti giudicano vacuo. Evidentemente, nel suo equilibrio quello sfogo ha un valore, un significato, se poi alle gare si presenta lucidissimo e concentratissimo.

Sono curioso di scoprire che vezzo, Hamilton, si concederà in questi pochi giorni che separano il Gp di Francia da quello d'Austria. Magari lo vedremo ritratto in America o Groenlandia per il lancio di una nuova sacca da golf o per una campagna tesa a salvare gli orsi polari. Oppure non sapremo mai nulla di questi suoi tre-quattro giorni di distacco dall'ambiente. La Ferragni ci ha abbondantemente rotto con le sue ore scandite da immagini su Instagram, con Fedez e/o figlio. Hamilton affascina di più quando scompare e ci porta a sognare situazioni impossibili. Come quella, che diceva all'inizio, riguardante Maranello... ●



**IN FONDO
TOTO WOLFF
POTREBBE NON
SBAGLIARE
QUANDO INDICA
LEWIS QUALE
MIGLIOR PILOTA
NELLA STORIA
DELLE CORSE**



La storia che ritorna

LA MERCEDES W10 SEMPRE PIÙ COME LA McLAREN MP4/4 CHE NEL 1988 INFILÒ BEN 11 AFFERMAZIONI CONSECUTIVE

LE CASTELLET - «Abbiamo il potenziamento per vincerle tutte, di fatto non capiamo perché gli altri siano così lenti», parole di Alain Prost, datate 1988. 16 gare in calendario in quell'anno e fin da subito, fin dal Gp del Brasile, allora primo appuntamento della stagione, si è capito che la McLaren avrebbe potuto fare un solo boccone degli avversari. Alla guida Prost, già due volte campione del mondo, 1985 e 1986 e Ayrton Senna, al suo primo anno alla corte di Ron Dennis, dopo l'addio alla Lotus con la quale aveva fatto pole a raffica, 16, ma il numero di vittorie, 6, dimostrava che in proporzione non era un team da mondiale. Il due volte campione del mondo, contro il predestinato. Nelle prime otto gare, 7 pole, 8 vittorie e 4 doppiette, anni in cui l'affidabilità giocava brutti scherzi anche ai migliori e aggiungeva una variabile quasi scomparsa oggi.

La McLaren MP4/4, progettata da Gordon Murray, già mago dei mondiali Brabham, spinta dal motore Honda, andò oltre le 8 consecutive, eguagliate in Francia da Mercedes, arrivando addirittura a 11. In quell'anno poi fece tutte le pole, tranne una conquistata da Berger su Ferrari, in Gran Bretagna, ma alla vigilia del gran premio di Italia, l'Italia intera era rimasta scossa dalla scomparsa del fondatore della scuderia più blasonata al mondo, Enzo Ferrari.

A Monza arrivarono in tanti, tantissimi, per commemorare il Drake e per spingere la Rossa più di quella che fin lì era stata una discreta stagione, ma assolutamente non vincente. Chissà, in questi casi si parla di provvidenza, sta di fatto che l'unica sconfitta stagionale della McLaren arrivò proprio in quel Gp con conseguente doppietta rossa con Berger davanti ad Alboreto. Al 34° giro rottura del motore per Prost e al 49° il colpo di scena che di certo non ti aspetti. Ayrton Senna, leader della corsa, impegnato nel doppiaggio di Jean-Louis Schlesser, finisce in malo modo in testa coda sul cordolo della chicane, dal quale la sua monoposto non si schioda più. Tripludius di bandiere rosse per l'inatteso, ma

quanto mai festeggiato 1-2 Ferrari.

Questa Mercedes ha in canna la possibilità di avvicinare quel record, adesso a -3, ma questa Ferrari, su piste ad hoc, come

LAT



Austria, ma in crescita anche su quelle tipicamente Mercedes, cercherà di togliere il gusto di questo primato a Toto & company. Allora, scrivevo, Prost contro Senna, con il brasiliano a fine stagione a conquistare il suo primo titolo di tre. Adesso Hamilton, che dopo un avvio testa a testa con Bottas, sta facendo nuovamente il vuoto. Il sesto titolo è quasi in tasca ed è a -12 dall'inarrivabile record di Michael Schumacher di numero di vittorie. Prima della gara ha fatto storie a raffica su Instagram, pubblicando immagini della Indycar, sottolineando quanto siano belle le piste con erba e ghiaia intorno, giusto per dare una botta alla Francia, dove per ora ha vinto solo lui e poi a pubblicare il film cool running - quattro sotto zero, quello che racconta della storia dei giac-

maicani che vanno all'olimpiade invernale sul bob. Ha voluto sottolineare la scena in cui gli ridevano in faccia quando andavano a cercare sponsor per il loro sogno, dicendo che è la stessa reazione che riceveva suo padre quando andava a caccia di sponsor per supportare la sua giovane carriera. Hamilton non ha Senna e non ha Prost come compagno di squadra, ma gareggia in stato di estasi, nella sua superiorità volendo far vedere, da Spagna in poi, di essere unico. Gareggia più contro Schumacher che quelli che ha intorno in pista. -12, con 13 da correre solo quest'anno. Difficile lo batta quest'anno, ma sarà ulteriore stimolo per il prossimo, ultimo peraltro di contratto con Mercedes, salvo rinnovo o cambio di casacca. Credo che non bisognerà aspettare Monza per la rossa, come

nel 1988, per mettere dietro la Mercedes, ma la filosofia di sviluppo di questa macchina è fondamentale per quella che verrà nel 2020, senza significativi cambi regolamentari. Per questo è ancora importante spingere per prendere Mercedes, ma sviluppando già in ottica della prossima stagione. Non deve essere un'ossessione vincere quest'anno se questo dovesse compromettere un lavoro fatto con lucidità. Il mondiale è compromesso, spingere troppo adesso non deve compromettere anche l'assalto del prossimo anno. Quel che è certo è che Mercedes ha il potenziale per vincerle tutte! ●

MERCEDES 8° CENTRO DI FILA

Con il successo artigliato anche in Francia la Mercedes ha ottenuto 8 vittorie consecutive e ora ha nel mirino lo storico record della McLaren della premiata ditta Senna-Prost



30 GIUGNO

partenza alle ore **15.10**
Circuito Red Bull Ring - 4318 metri - 71 giri

I PRIMATI

In qualifica: V.Bottas (Mercedes F1 W09 ED Power+ 2018) 1'03"130 media 246,234 km/h

In gara: K.Raikkonen (Ferrari SF71H 2018) 1'06"957 media 232,160 km/h

Distanza: V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1h21'48"523 media 224,757 km/h

GIOVEDÌ 27 GIUGNO

SkySportF1	F.1 Conferenza stampa piloti	15.00
------------	-------------------------------------	-------

VENERDÌ 28 GIUGNO

SkySportF1	F.3 Libere	9.30
SkySportF1	F.1 Libere 1	11.00
SkySportF1	F.2 Libere	13.00
SkySportF1	F.1 Libere 2	15.00
SkySportF1	F.2 Qualifiche	16.55
SkySportF1	F.3 Qualifiche	17.45
SkySportF1	PSC Libere	18.35
SkySportF1	F.1 Conferenza stampa Team Principal (differita)	20.00

SABATO 29 GIUGNO

SkySportF1	F.3 Gara-1	10.20
SkySportF1	F.1 Libere 3	12.00
SkySportF1	PSC Qualifiche	13.25
SkySportF1	F.1 Qualifiche	15.00
SkySportF1	F.2 Gara	16.45
Tv8	F.1 Qualifiche differita	18.00

DOMENICA 30 GIUGNO

SkySportF1	F.3 Gara-2	9.30
SkySportF1	F.2 Sprint Race	10.55
SkySportF1	PSC Gara	12.10
SkySportF1	F.1 Gara	15.10
Tv8	F.1 Gara differita	18.00
SkySportF1	F.1 Gara replica-sintesi	19.30 22.30 1.00
SkySportF1	Race Anatomy	21.00

IL GP CON AUTO SPRI NT

Diretta delle prove e della gara da **venerdì 28 a domenica 30 giugno** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

* La programmazione è aggiornata a domenica 23 giugno, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint



Fotografia dell'impotenza

DIETRO ALLA MERCEDES IN PISTA E ANCHE A LIVELLO POLITICO. È UN'EPOCA IN CUI MORTIFICARE IMMAGINE E PRESTIGIO DELLA FERRARI VIENE CONSIDERATO NORMALE, SE NON ADDIRITTURA APPREZZABILE



Non posso prendere sul serio il giro veloce di Vettel in Francia. Capisco la teoria della limitazione del danno, ma ho trovato mortificante quella minima differenza tra il tempo di Seb, ottenuto con gomme fresche e morbide, e il tempo di Hamilton con pneumatici usurati.

La fotografia dell'impotenza!

E ora spero che i miei quattro lettori mi perdoneranno se torno sull'episodio di Montreal.

La coda francese della vicenda, con il cestino della spazzatura come meta finale del ricorso amorevolmente preparato da Laurent Mekies, il direttore

sportivo delle Rosse, una cosa dimostra, in maniera dolorosamente inequivocabile.

In questo momento storico, anno del Signore 2019, a livello politico la Ferrari conta come il due di coppe quando è briscola bastoni.

Attenzione!

Non sto dicendo che le corse si vincano con le abilità extra pista. E nemmeno lontanamente mi passa per la testa di sostenere che il dominio Mercedes è figlio di chissà quale intrigo ordito da oscuri poteri. Ma per carità.

Sto dicendo una cosa diversa. Persino più grave.

” NON POSSO PRENDERE SUL SERIO IL GIRO VELOCE DI VETTEL. HO TROVATO MORTIFICANTE QUELLA MINIMA DIFFERENZA TRA IL TEMPO DI SEB, CON GOMME FRESCHE E MORBIDE E QUELLO DI HAMILTON CON PNEUMATICI USURATI



LA PRESSE

Oggi viviamo in una epoca nella quale mortificare immagine e prestigio della casa di Maranello viene considerato normale, se non addirittura apprezzabile.

Ed è su questo che John Elkann e l'amministratore delegato Louis Carey Camilleri dovrebbero interrogarsi, invece di compiacersi per il giro veloce (vedi dichiarazioni presidenziali a Baku).

Aggiungo, per amore di verità!, che ad una simile situazione siamo pervenuti non all'improvviso. Per anni e anni, è stata lasciata maturare, altrove, la convinzione che gli interessi della Ferrari potessero

SEB, GP COMPROMESSO GIÀ IN QUALIFICA

Sopra Vettel (alla fine quinto e autore del giro più veloce) a sandwich tra la Red Bull e la Renault. La gara di Seb è stata compromessa dai guai avuti nel corso delle qualifiche

essere ignorati. Si prenda l'esempio classico della abolizione dei test nel corso della stagione: un autogol assurdo, il suicidio perfetto da parte dell'unica Scuderia proprietaria di due circuiti (Fiorano e Mugello).

Chi dice che questo non c'entra guarda il dito invece della luna. Perché tutto si tiene, nei delicati equilibri che governano la Formula Uno. C'è qualcosa che si chiama credibilità: se lentamente la perdi, beh, poi chi non ti vuole bene provvederà ad esasperare le tue ferite, spargendo sale. E voglio confessare un'altra cosa, a futura memoria.

Io voglio molto bene a Karun Chandhok. C'ero quando ha disputato i suoi undici Gran Premi in Formula Uno. Era inevitabile provare simpatia per un ragazzo venuto dall'India, un paese immenso che per ignoranza nostra faticiamo ad associare alla idea stessa delle competizioni motoristiche.

Ma come si fa, domando al diesse Mekies e ai vertici della Ferrari, come si fa ad immaginare che possa essere vincente, nel caso Vettel, l'opinione di un ex driver di Formula Uno che ha disputato, in tutto, appena undici Gran Premi in più del mio barbiere?!? Qui siamo in presenza di una distorsione intellettuale. Di una divaricazione tra percezione e realtà. Si intende che i commissari avrebbero deciso alla stessa maniera, sicuri come erano di aver preso la decisione giusta in Canada (decisione sbagliatissima, invece, a parer mio e non solo mio).

Ma insomma. Sei la Ferrari.

Vuoi servirti di testimonianze autorevoli per difendere il buon diritto di Vettel alla restituzione del mal tolto?

Allora, con tutto il rispetto, lascia perdere l'amico indiano. Tenta semmai di far pesare l'opinione di Mario Andretti, di Nigel Mansell, di Damon Hill. Tutta gente che nella storia delle corse ha lasciato un segno vagamente più importante rispetto a quello di Emanuele Pirro.

Di più.

Sempre a puro scopo dimostrativo, io avrei segnalato non Chandohk, ma...il calendario.

In questi giorni, fanno quarant'anni dalla domenica del meraviglioso duello Arnoux-Villeneuve a Digione.

1979, 2019.

Siamo sempre lì a menarcela con il rimpianto per le emozioni di una volta.

Bene, al posto dell'indiano, perso per perso, io avrei detto a Pirro e colleghi di giuria: noi siamo la Ferrari e questa resta la nostra idea di Formula Uno.

Dopo di che, giusto per chiudere in allegria, avrei mostrato il video delle dichiarazioni rese da Jean Todt a Montreal, proprio a Montreal!, nel 1998, per salvare una vittoria di Schumi accusato di aver sbattuto contro un muro la Williams di Frentzen.

Istruttiva testimonianza, che avrei corredato con la precisazione che non si trattava di un caso di omnia. Il Todt dell'intervista è la stessa persona che governa la Fia, ente che seleziona i commissari da Gran Premio.

Il ricorso sarebbe finito comunque nel cestino, lo ammetto.

Ma almeno i ferraristi si sarebbero sentiti meglio.

Non credete? ●



Leclerc che fioritura!

LA GARA DEL PAUL RICARD FINITA A PODIO DIVENTA LA SUMMA DI TUTTE
LE COSE CHE FIN QUI HARLES HA IMPARATO, CORRENDO PER LA FERRARI



**COMPLIMENTI VIVISSIMI
DAI SUOI RAGAZZI**

Il Gran Premio di Francia è appena finito e Charles Leclerc si gode i complimenti dei ragazzi della Ferrari, felicissimi per il terzo posto da lui conquistato insidiando nel finale la Mercedes di Bottas

I Golden Boy cresce. Una gara tutta sostanza in Francia, usando piede e testa, in qualifica e in gara, con attacco sul dormiente Bottas - il più depresso d'Europa - nel finalissimo di un Gran Premio da calma piatta. Il tutto mentre Vettel incappava in un fine settimana piuttosto opaco; il tutto dopo una serie di gare che devono essere servite a Carletto Leclerc per capire e farsi capire meglio dentro e fuori dalla squadra. Il suo percorso di questa stagione, a pensarci, non è stato semplice.

È arrivato con il vento in poppa, è stato circondato durante il suo primo inverno rosso dalla convinzione che fosse dotato di una macchina vincente per un talento strepitoso; ha dovuto ridimensionare i propri sogni mentre un po' tutti attendevano da lui qualche miracolo, ha rischiato di vincere la sua prima corsa alla seconda gara in Ferrari; ha patito qualche nervosismo proprio e altrui; ha pestato il naso a Baku dentro un weekend teoricamente suo; ha commesso un errore in Spagna; ha dovuto mandar giù uno strafalcione dei suoi uomini a Montecarlo; ha corso tra lampi e ombre la gara di casa, uscendo di scena con l'onore delle armi e qualche critica, qualche dubbio, i primi, sulla sua tempra da combattente; ha osservato a una distanza un po' più ampia del previsto la bega tra Vettel e Hamilton in Canada, dentro una domenica in cui Sebastian si è preso il centro della scena. In molti avevamo previsto che fosse lui, Charles, e non più Seb, a tenere alto lo standard del Cavallino; proprio Vettel ha rispolverato qualche vecchio colpo pur di non farsi surclassare

da un ragazzino appena arrivato alla sua corte modenese. Beh? Mica male come bagaglio esperienze per un pischello di anni 21 seppure dotatissimo.



**ADESSO
LA FERRARI
DEVE CERCARE
SEMPRE DI PIÙ
DI UTILIZZARE
AL MEGLIO
IL GRANDE
TALENTO DEL
MONEGASCO**

Così, il Gran Premio francese è sembrato una summa, una sintesi di quanto appreso sin qui. Un repertorio più complesso del previsto per un giovanissimo e rampantissimo che forse e paradossalmente, con una macchina più faticosa da sistemare e non proprio vincente, ha potuto irrobustire meglio la propria struttura mentale. Non solo, nella delusione che pure accomuna la tifoseria Ferrari sta anche una diminuzione di gasamento rivolto verso Leclerc, un eccesso di pretese che avrebbe potuto trasformarlo da un

apprendista di talento in un fenomeno precoce ma conclamato, con tutti i rischi del caso. Dunque, focalizzando l'attenzione sul solo Charles, bene così. Non è obbligato a vincere, non sempre, ha potuto sbagliare rincorrendo, con tutte le giustificazioni del caso, è certamente maturato in una fatica, in una sofferenza che darà frutti certi e importanti al momento opportuno. Presto, si pensa e si spera, visto che sulla prima vittoria di Leclerc con la Ferrari siamo qui a scommettere dal giorno del suo ingaggio. Una vittoria che non avrebbe alcuna relazione con una ipotesi da titolo Mondiale, che avrebbe a che fare con la qualità del suo blasonatissimo compagno di squadra, che gli regalerebbe un primo momento di appagamento, utile pure quello. Già, perché Leclerc, lo si vede lontano un chilometro, morde il freno di brutto. Ha una ambizione direttamente proporzionale alle potenzialità e adesso, dopo un rodaggio davvero rilevante e corposo, serve soddisfarla. Onde evitare un minimo accenno di frustrazione, come capita a chi ha una opinione elevata di se stesso, supportata dai dati di realtà. Carletto è pronto. Ora più di prima o forse per la prima volta davvero. Serve solo che la Ferrari trovi un modo per lanciare definitivamente il suo ragazzo d'oro. ●

LAT



Ferrari, per cortesia rifà tuo il numero 27

CARISSIMI ELKANN, CAMILLERI E BINOTTO, PLEASE, FATE UN REGALO ALLA STORIA DELLA F.1 E DEL MOTORSPORT: RIPRENDETEVI PER SEMPRE IL CONTRASSEGNO PIÙ BELLO, EPICO E AMATO IN TUTTA LA MITICA STORIA DEL CAVALLINO RAMPANTE

Di un Gp così palloso, manco ne parlo, coi time penalty a Ricciardo da rivolta. Anzi, ne approfitto per cambiare discorso e dire una cosa cui tengo molto. Questa. Da quando uno nasce in terra, tutti i giorni di tutte le settimane, legge un articolo nel quale il giornalista di turno dà consigli alla Ferrari.

Il più delle volte si tratta di scelte riguardanti piloti, tattiche, alchimie politiche, fino addirittura, nei casi più estremi, ad arrivare a dosaggi e analisi riguardanti complicatissimi apparati e marchingegni d'altissimo rigore tecnologico. All'interno dei più acrobatici e sperticati esercizi di stile da parte di quelli che Enzo Ferrari chiamava, con amabile e corrosiva ellissi, "gli ingegneri del lunedì".

Ebbene, desidererei iscrivermi anch'io a questo poco invidiabile club, tuttavia limitandomi a sottolineare, caldeggiare e stimolare un'iniziativa appartenente esclusivamente al foro interiore e spirituale, nonché orientata a onorare una parte immortale, storica e culturale ascrivibile al più caldo e indimenticabile patrimonio emotivo della saga Ferrari.

Sarò breve, nella sostanza. La mia lettera aperta al Cavallino Rampante, in pratica dura mezza riga e dice semplicemente e gentilmente questo:

Cara Ferrari, ti prego, fatti (ri)dare dalla Federazione per sempre il numero 27. Qui non si tratta di ritirarlo, ma di riprenderse-lo, di riportarlo a casa, perché è più nostro della Gioconda e lo resta quanto la semifinale Italia-Germania 4-3 di Messico 70.

Certo, lo so benissimo, i contrassegni di gara in realtà appartengono ai piloti e da loro e solo a loro possono essere richiesti e attribuiti, tuttavia ci stiamo muovendo all'interno di argomenti e contesti che non



LAT

hanno nulla a che vedere con regole ferree o principi inviolabili.

Sul piano squisitamente sostanziale, col peso politico che ha (amarezze a parte) e se la Ferrari volesse, potrebbe e potrà farsi attribuire per sempre il numero 27, punto. Perché? Perché sarebbe dolcemente, romanticamente e terribilmente giusto così. Perché da quasi quarant'anni nella sempre più stratificata memoria collettiva dei sempre più attempati superstiti appassionati giovani della Formula Uno, il numero 27 è quello che ereditò la Ferrari dalla Williams all'inizio del 1981, prima stagione del turbo maranelliano, col magico con-

trassegno attribuito a Gilles Villeneuve. Ed è proprio col 27 che il canadese volante realizza due tra le più indimenticabili imprese, vale a dire la mission impossible di far vincere un turbo prima generazione a Montecarlo e quindi, a stretto giro di posta, farlo trionfare anche nel "micky mouse" di Jarama, dopo aver tenuto a bada per quasi un paio d'ore una muta scatenata di avversari, al volante di monoposto ben più agili e guizzanti.

Sissignori, il 27 resta ahimé anche il numero in carrozzeria di Gilles nell'ultima stagione di corse e il giorno del volo fatale a Zolder, alle 13.52 dell'8 maggio 1982.

RIACQUISITE PER SEMPRE QUEL NUMERO, CARI SIGNORI DI MARANELLO, PERCHÉ VENTISETTE ROSSO È UN PEZZO D'ANIMA E UN CERTO MODO D'ESSERE FERRARI



LAT



QUEL CONTRASSEGNO COSÌ SIMBOLICO

Sopra, Gilles Villeneuve in prova a Zolder 1982, nel giorno dell'estremo sacrificio. Sotto, Michele Alboreto, trionfatore sullo stesso circuito nel 1984, sempre su Ferrari n.27. In alto, Hulkenberg su Renault che reca ora la cifra magica

L'anno dopo, diventa l'urlo di guerra di Patrick Tambay che al volante della Rossa onora l'amico canadese a Imola, andando a vincere sospinto da un oceano di folla commossa. Nel 1984 si apre un altro arco narrativo meraviglioso e finalmente un italiano torna a correre con la Rossa. Ed è uno di quegli italiani di cui andare orgogliosi, dentro e fuori dall'abitacolo, perché Michele Alboreto è pilota stupendo e signore immenso. Reca il 27 in carrozzeria e comincia a vincere a Zolder, là dove se n'era andato Gilles. L'anno dopo sfiora il mondiale e lo perde per colpe non sue.

Michele piace a chiunque, è adorato perfino dalle mamme e dalle zie e con Ezio Zermiani è protagonista in Rai di un'interessante trasmissione di retrospettiva sul mondiale di F.1, la sola battezzata con un numero di gara accompagnato a un colore: si chiama non a caso "Rosso 27".

La Ferrari & il 27. È il numero col quale si chiude l'esperienza terrena di Enzo Ferrari, anche se viene omaggiato, subito dopo la scomparsa, a Monza 1988 da Berger che vince col 28, ma il 27 portato dal solito Alboreto, all'ultima stagione rossa, è lì in scia, a carezzare un mito, un'idea dolce, una magia nell'aria che mai svanirà.

Si apre l'era della Ferrari Papera e di Bernard, l'ultimo sogno del Drake da vivo e, quindi, di Nigel Mansell, il quale vanta il merito d'essere allo stesso tempo la scelta

SUTTON-IMAGES.COM



finale sia nell'esistenza di Colin Chapman che in quella di Enzo Ferrari. Ebbene, il "Leone" al debutto porta in gara il numero 27 e trionfa nel Gp del Brasile, mandando in visibilo mezzo mondo e il neoarriavato gran timoniere Cesare Fiorio.

Stessa trama per Nigel in Ungheria, nella rimonta più bella, sofferta e entusiasmante nella storia della F.1 moderna.

Quindi, nel 1990, il 27 va a Senna su McLaren, che infila la Ferrari del numero 1 Prost a Suzuka, ma ecco che il contrassegno torna alla Rossa nel 1991 proprio con lo stesso Prost, ormai in parabola discendente a Maranello, tanto da essere utilizzato anche di passata dal sostituto Morbidelli. Infine, dal 1992 tocca a Jean Alesi ereditare il magico simbolo - col quale a cachet gareggia pure Larini, 2° nel tragico San Marino 1994 -, e comunque l'amatissimo siculo-avignone si toglie la soddisfazione di portare alla vittoria il 27 in Canada 1995, guarda caso sul tracciato intitolato a Gilles.

E, guarda caso un'altra volta, in quell'anno, suo figlio Jacques col 27 avuto a sorreggio - la magia del caso certe volte può più di quella della realtà -, va a vincere la Indy 500 e pure la serie IndyCar, perché Dio forse esiste e forse no, chissà, ma un dio delle corse c'è di sicuro e quando vuole sa essere creativo e carezzevole.

Ecco, quando parliamo di questo, ed è una fetta sofferta, intensa e comunque bellissima della storia Ferrari, in tutti questi nomi e fatti evocativi, sacrificiali ed esaltanti, gira e rigira fa sempre capolino il 27.

È una specie di marchio cabalistico impresso e vulcanizzato nelle carni ferrariste, tatuaggio orgogliosamente indelebile, rimpianto e indimenticabile, che tutti percepiamo - per certi versi esattamente come Gilles e come Michele - solo momentaneamente assente, ma filosoficamente e invisibilmente presente sulle carrozzerie di qualsiasi Rossa ipervincente, perfino da Schumacher a Raikkonen fino ad arrivare - auspicabilmente - su quelle future. Adesso, con tutto rispetto per Nico Hulkenberg - il quale, paradossalmente, al mondo forse è l'uomo che più di tutti ha sognato e sogna ancora di correre con e per la Ferrari -, vederlo stampigliato sul giallo-nero Renault fa storcere il naso, con un retrogusto di fuori posto.

Perché Ventisette non è mica solo un numero. È un pezzo d'anima. Ventisette è un certo modo di vivere la Ferrari.

Il modo più vissuto e coraggioso.

Il modo più bello.

Heritage allo stato puro, nostalgia struggente transustanziata in cavalli vapore.

Vi prego, cari signori della Ferrari, riappropiatevene per sempre e tutti vi vorremo ancora più bene. ●

GP FRANCIA

IL COMMENTO



di Alessandro Gargantini

**DOMINATORE
DEL MONDIALE**

Sei vittorie su otto gare per Hamilton, en-plein Mercedes che sfoggia anche sei doppiette. Più dominio di così... eppure Lewis ad addolcire la pillola ai rivali si mostra carino e per niente spavaldo



LAT

Dittatore

molto democra



01





LEWIS HAMILTON TRIONFA PER LA SESTA VOLTA STAGIONALE, DOMINA IL MONDIALE EPPURE MANTIENE UN PROFILO BASSO. MA IL RE GENTILE STA COMUNQUE AMMAZZANDO LA LOTTA PER IL TITOLO

LE CASTELLET - Anche di fronte della sua ennesima prova di forza, Lewis Hamilton ha preferito tenere un profilo basso. Quando si è sfilato dalla W10, che per la sesta volta in otto corse quest'anno l'ha accompagnato sul gradino più alto del podio, il pilota di Tewin non ha fatto trasparire grosse emozioni, limitandosi a definire la sua più recente impresa come la perfetta finalizzazione del suo fine settimana nella Francia del sud. Ma come, tutto qua? In un colpo solo, l'inglese ha spazzato le polemiche sollevatesi dopo il suo discorso in successo a Montreal e ha fortemente ridimensionato le ambizioni di Bottas di puntare al titolo. Una vittoria su tutti i fronti per il pilota di Toto Wolff, che a discapito del valore del risultato ottenuto ha preferito mantenere un atteggiamento quasi ascetico. Al cospetto di quanto il re nero del mondiale ha ottenuto sulla pista prossima a Tolone ci sarebbero davvero tanti motivi per sprizzare gioia da tutti i pori! Ma quello che abbiamo ormai ben compreso, è che al campione inglese quello che succede fuori dal suo mondo conta poco. Hamilton sa isolarsi mentalmente, e questo è probabilmente uno dei suoi maggiori punti di forza visto che la pressione che si crea attorno a lui potrebbe anche avere effetti negativi, ed è esclusivamente lui stesso il punto di riferimento per gli obiettivi che si pone. E anche l'unità di misura della sua realizzazione personale.

Bottas ancora una volta ridimensionato

Hamilton ha dimostrato ancora una volta che cinque mondiali non si vincono per caso e che lui rimane il punto di riferimento per tutti. A cominciare dal suo compagno di scuderia Bottas che, da qualsiasi prospettiva lo si guardi, rimane soprattutto un vice, un pilota in grado di aiutare il team mate o di prendere il suo testimone in situazioni estemporanee, ma poco di più. Il finlandese al Paul Ricard è stato davanti soltanto quando non contava. Ha pure visto Hamilton finire nelle vie di fuga nelle libere e rischiare di colpire Verstappen in un momento di apparente difficoltà. Ma quando il week-end è entrato nella sua fase decisiva, ancora una volta i ruoli si sono invertiti e il nordico è apparso piccino vicino al gigante inglese. Nei momenti chiave delle qualifiche, Hamilton gli ha rifilato tre decimi, pur avendone persi altri quattro a causa del vento nell'ultimo settore. Certo, il Mistral soffiava per tutti e anche Bottas ne avrà risentito, ma tre decimi a parità di macchina non sono cosa da poco.

In gara, la storia si è poi ripetuta. ▶

HUBLOT
atico

HUBLOT

Bottas poteva cambiare le gerarchie in partenza, ma Hamilton è scattato bene ed è sfilato davanti a tutti nella piega che segue il rettilineo principale. Da quel momento, è stata una continua lezione da parte dell'inglese, che ogni giro rfilava al compagno col quale condivide il garage una media di due o tre decimi al giro. Come quando ci si cimenta al gioco della fune e dall'altra parte l'avversario cede un metro ad ogni strattone. In venti giri, l'inglese ha messo tra sé e il team mate sei secondi, un divario che con largo anticipo avevano già scritto l'esito della gara.

Poche tornate più tardi, tra il 23esimo e il 24esimo giro è arrivato il momento per entrambi di passare dalle gomme medie alle hard. Bottas ha preceduto il rivale di un giro, ma non vi è nemmeno stato un accenno di undercut, visto che Hamilton ha continuato a spingere in maniera totale e, complice la sua particolare abilità nel mantenere le gomme nel miglior range di utilizzo in ogni frangente della corsa, ha rfilato altri sei secondi al compagno che, demolito come un pugile suonato, non ci ha capito più nulla.

Al termine del 22esimo giro, 7.598 secondi separavano Hamilton da Bottas. Al termine del 25esimo giro, dopo aver assolto il cambio gomme, il divario era salito a 11"170 secondi. Hamilton ha poi insistito con una serie di giri veloci che hanno provocato solo una blanda resistenza del finlandese, che finito con alzare bandiera bianca e concentrarsi soprattutto sui suoi specchietti, con la Ferrari di Leclerc sempre più ingombrante. Bottas ha poi compiuto il medesimo errore che gli era costato la corsa a Barcellona. Quando nel finale della corsa è stata impiegata la Virtual Safety Car per consentire ai commissari di rimuovere un birillo dalla traiettoria, Bottas ha fatto raffreddare gli pneumatici, facendoli uscire dalla finestra di maggiore resa. Un episodio che ha seriamente rischiato di fargli perdere anche la piazza d'onore, visto che Leclerc, era pronto a sferrare una zampata che non è arrivata solo grazie alla bandiera a scacchi.

Rivincita personale verso chi lo aveva criticato

Hamilton si è preso anche una bella rivincita verso la Scuderia Ferrari e chi aveva contribuito a rendere amara, o quanto meno discutibile, la sua vittoria in Canada. In questo caso, l'inglese non si è nemmeno risparmiato una pungente critica ai diretti rivali, affermando che la Casa di Maranello abbia probabilmente perso focus nel lavoro di approccio alla corsa del Paul Ricard perché troppo impegnata nel tentativo di rimettere in discussione la decisione del collegio degli steward nel Québec. Il leader del mondiale ci teneva a mettere tutti a tacere con una super-prestazione, e così è stato.

Nessuno potrà ora mettere in discussione il suo successo in alta Provenza, probabilmente uno dei più impressionanti nella sua lunghissima lista: il prossimo centro lo porterà al record di ottanta. Ma Lewis non se ne bada, perché, in linea con quanto dice Toto Wolff, le statistiche sono solo wikipedia e l'importante è sentirsi appagato di gara in gara, per quanto ottenuto giorno di gara in gara. Anche per lui, l'importante è il viaggio, non l'approdo.



LAT

LECLERC STUPENDO FERRARISTA A PODIO

Gran bel terzo posto finale per Leclerc, a lato, che all'ultima curva s'è preso pure il lusso di accennare a una possibile infilata a Bottas. Quanto a Hamilton, sopra, c'è da registrare solo il suo strapotere, con la 79esima vittoria complessiva in F1





GETTY IMAGES



Il consueto lamento con l'ingegnere di pista

Per non farsi mancare niente, Hamilton ha anche mandato in onda la consueta scenetta con il suo ingegnere di pista, quando nel corso del 34esimo giro ha lamentato di non sentire bene uno pneumatico anteriore sul lato sinistro. In conferenza stampa l'inglese si è pure messo a ridere quando gli è stata posta una domanda sul tema, alla quale ha risposto che poi le cose sono migliorate e ha potuto spingere in po' di più, ma non al massimo. E pensare che nel corso dell'ultimo giro, con un set di gomme hard con quasi trenta giri sulle spalle, per soli 24 millesimi ha perso il giro veloce a favore di Vettel, che pure su era fermato il giro prima per montare un treno di soft per tentare l'impresa. Vettel ce l'ha fatta, ma ha lasciato maggiormente il segno la dimostrazione di forza dell'inglese.

Hamilton e la definizione delle nuove regole

Il britannico ha avuto anche il tempo, nel dopo gara, di spiegare che l'attuale F.1 non sia la "sua" Formula 1. L'inglese ha sottolineato che fino ad ora non sono mai stati i piloti a scrivere le regole della massima categoria, e che lo show attuale è frutto di scelte di gruppi di lavoro di specialisti, ma che non hanno mai coinvolto seriamente i piloti.

Hamilton preferirebbe corse in grado di emozionare di più gli spettatori e non vorrebbe vedere più cavalcate solitarie come quella della quale si è reso protagonista questo fine settimana. Hamilton ha quasi voluto scusarsi di aver ancora una volta ucciso lo show, ma ha espresso soddisfazione per il fatto ora che nella definizione delle nuove regole ora i piloti vengono consultati e che per il futuro il potrebbe essere migliore. L'inglese vorrebbe quindi divertirsi e divertire di più nei prossimi cinque fatidici anni, periodo al termine del quale ha dichiarato che potrebbe ritirarsi. Sempre che poi non inizi a divertirsi davvero!

Per la Ferrari la direzione è quella giusta

Il bilancio del fine settimana è nel complesso positivo. Ci si attendevano grosse difficoltà su una pista che per molti versi può essere accumulata a Barcellona. Le Sf90 hanno invece dato la chiara sensazione di avere parzialmente ridotto le distanze dalla Freccia d'Argento. Mattia Binotto era stato molto chiaro nello spiegare che il nuovo set aerodinamico visto in Francia costituiva soltanto un primo step, un gradino di avvicinamento ai rivali della Mercedes. E così è stato. In qualifica non si è visto il miglior Vettel, ma Leclerc ha comunque limitato il distacco da Bottas a poco più di tre decimi. In gara, poi, il monegasco ha fatto ancora meglio finendo degli scarichi del finlandese, andando ben oltre le più rosee aspettative della vigilia. A Maranello sanno benissimo che c'è ancora tanto da fare, ma la direzione pare certamente quella giusta. E quando il mondiale incontrerà piste in grado di esaltare maggiormente la poca resistenza all'avanzamento e la trazione, le monoposto della Casa del Cavallino saranno sicuramente molto insidiose nei confronti delle dirette rivali. Se a Le Castellet il solito (ottimo) Max Verstappen si è inserito tra i due piloti della Scuderia Ferrari, ciò è dovuto soprattutto

al fatto che il tedesco sia scattato dalla settima posizione in griglia ed abbia perso troppo tempo alle spalle delle due McLaren.

Bottas ha le qualità per contrastare Hamilton?

Se lo chiedono in tanti, ed è forse più un auspicio che un reale interrogativo. Bottas, anche nel dopo gara, ha continuato a dire che considera Hamilton un avversario battibile. E non potrebbe essere altrimenti, sennò dovrebbe cambiare mestiere. Bottas si è certamente migliorato rispetto alla passata stagione e sta offrendo la miglior versione di sé, ma fino a questo momento questo non è bastato. Ma il netto successo del Paul Ricard ha creato molte perplessità anche ai più accesi sostenitori del ventinovenne finlandese.

Le due sole vittorie di Bottas (di cui una, quella di Baku, per gentile concessione dell'inglese) contro le sei del compagno fotografano meglio il divario di valori tra i due rispetto ai trentasei punti che li separano nella graduatoria generale. Un gap che, sulla carta, potrebbe essere colmato nel giro di un paio di fine settimana. Ma la realtà è ben diversa. Wolff nello spiegare il gap tra i suoi due piloti parla di dettagli, ma sono quelli che finiscono per fare sempre la differenza e che tracciano la linea di demarcazione tra un campione e un ottimo pilota. Certamente non un maggiordomo ma, di fatto, ancora una seconda scelta se paragonato a Hamilton. Bottas ha certamente fatto uno step in avanti, ma ne serve un altro almeno altrettanto grande per consentirgli di insidiare realmente Hamilton.

Grosso passo in avanti per la McLaren

Le monoposto della casa di Woking sono certamente state tra le più belle note positive del fine settimana. Con due monoposto nelle prime sei posizioni in qualifica, la squadra di Zak Brown ha ottenuto un risultato che mancava dal lontano gran premio d'Italia del 2014, quando entrambe le monoposto inglesi centrarono poi la zona punti. La squadra inglese ha trovato giovamento dall'introduzione di aggiornamenti aerodinamici e dall'utilizzo di una nuova sospensione anteriore, che segue la medesima filosofia di quella della Mercedes, che ha garantito un maggior carico sull'anteriore delle McL34. La squadra inglese conserva la quarta posizione nella classifica costruttori grazie alla sesta posizione di Sainz alla decima di Norris, che pur non rende pieno onore alla brillante prova del rookie inglese, autore di una prestazione davvero da primo della classe. E pensare che in molti avevano messo in dubbio il valore del ragazzo di Cambridge e criticato il modo in cui aveva ottenuto un volante in McLaren! Norris, insieme a Albon e Russell ha ancora una volta confermato l'elevata qualità dei rookie promossi al termine dello scorso campionato di Formula 2. Sul finale di gara è stato show totale quando la McLaren di Norris ha provato resistere agli attacchi di Ricciardo, ancora una volta il più concreto tra i piloti Renault, che sul finale ha mostrato tutta la sua abilità nei sorpassi nello strappare la settima posizione a Raikkonen, che aveva approfittato del duello tra l'australiano e l'inglese per compiere un doppio sorpasso. Il finlandese con l'ot-



LAT

BOTTAS SECONDO MA POCO FELICE

Valtteri, sopra, ha fatto del suo meglio, ma contro il compagno di squadra Lewis Hamilton al Ricard non c'è stato niente da fare. Il secondo posto resta comunque una bella consolazione. Gran sesto Carlos Sainz, sotto, con una McLaren apparsa ancora in crescendo

tava posizione ha dato quattro punti pesantissimi all'Alfa Romeo Racing, che non trovava spazio nella top-ten dalla corsa di Baku. Ancora una volta è stato l'ex pilota della Ferrari a rimpinguare il bottino della Casa del Biscione, ma nulla si può biasimare a Giovinazzi, ottimo decimo in qualifica ma costretto a prendere il via con gli pneumatici soft, una penalizzazione che ha portato il pugliese e la Red Bull di Gasly, l'altro pilota costretto a partire con le mescole più morbide, fuori dalla zona punti.

Alle spalle di Raikkonen ha chiuso la Renault di Hulkenberg, che con la nona posizione è andato a punti la seconda volta consecutiva, ma che sta perdendo il confronto diretto con il neo arrivato Ricciardo. Secondo voci raccolte nel paddock del Paul Ricard, la squadra francese con sede a Enstone per la prossima stagione vorrebbe a tutti i costi un pilota transalpino. Sono ovviamente riprese a circolare le voci che vogliono un possibile passaggio di Ocon in Renault, anche se il pilota di origini spagnole nato in Normandia è stato accostato anche alla Haas. Se ne parlerà sicuramente già il prossimo fine settimana a Spielberg, una pista che nelle ultime stagioni ha esaltato la Mercedes (ma nel 2018 vinse Verstappen), ma che sulla carta potrebbe essere meno sfavorevole alla monoposto della Scuderia Ferrari rispetto al Paul Ricard. Almeno nella prima parte della pista di Stiria, le doti di trazione e la facilità di avanzamento delle SF90 potrebbero trovare un contesto favorevole. Soprattutto se i progressi mostrati in questo fine settimana produrranno effetti positivi anche in Austria e se si limiteranno i danni nella veloce esse di ritorno e nell'ultima doppiacurva a destra. ●

LA PRESSE





GIOVEDÌ 20 GIUGNO

MEKIES: «Abbiamo il massimo rispetto per il lavoro degli steward. All'indomani del GP del Canada abbiamo acquisito nuovi dati che abbiamo analizzato e ci hanno spinto a chiedere il diritto di revisione alla FIA, perché riteniamo di avere prove piuttosto schiaccianti per dimostrare che Seb non ha violato alcun regolamento. Se queste prove siano sufficienti a rovesciare la sentenza? Non è opportuno parlarne ora. Probabilmente ne ripareremo la prossima settimana. Se guardiamo a Baku o al Canada siamo stati vicini alla Mercedes, mentre in altri circuiti ci è mancata prestazione. Speriamo di migliorare questo fine settimana in queste aree. Le regole sul budget cap sono un punto di partenza. Non potranno mai soddisfare tutti ma ci si potrà lavorare. Posporre a ottobre la definizione del regolamento tecnico è stata una scelta giusta. Abbiamo visto dei concetti di monoposto sinora che avremo modo di sviluppare meglio».

VETTEL: «Abbiamo alcune parti nuove sulla monoposto, stiamo provando alcune cose: domani sarà molto importante per noi. La pista non è proprio come lo scorso anno, ci sono diversi tratti riasfaltati, ma c'è un po' di tutto nelle caratteristiche di questo tracciato. Speriamo che i riscontri che arriveranno confermino che possiamo fare un passo avanti su quei fronti che fin qui sono stati i nostri punti deboli. Sappiamo che la nostra vettura è molto competitiva nei rettilinei, ma ci manca un po' di grip nelle curve, quindi perdiamo o guadagniamo a seconda del tracciato su cui siamo. Qui abbiamo un buon mix di entrambi gli elementi, comprese curve potenzialmente difficili per noi, ma abbiamo degli aggiornamenti che potrebbero confermare un passo avanti».

LECLERC: «Tutti pensano che io conosca bene questa pista perché si trova molto vicino a dove vivo, ma a dire la verità

ci ho corso l'anno scorso per la prima volta. Comunque il kartodromo dove ho iniziato a guidare, a Brignoles, è molto vicino quindi sono felice di essere qui. Per quanto riguarda le aspettative come ogni pilota, quando scendo in pista punto ad ottenere il massimo. In qualifica desidero fare la pole ma se non è possibile centrare quell'obiettivo potete comunque stare certi che darò tutto me stesso conquistare la miglior posizione possibile. Lo stesso vale per domenica, ma prima pensiamo alle prove libere per cercare di capire come massimizzare il potenziale che avremo a disposizione».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

LECLERC: «Nel complesso sono soddisfatto delle nostre prove libere: le sensazioni in macchina sono state buone e abbiamo anche testato alcuni aggiornamenti. Credo tuttavia che ci sia ancora molto lavoro da fare per sistemare la monoposto al meglio in vista delle qualifiche. Sappiamo che i nostri rivali sono molto forti ma noi dobbiamo continuare a concentrarci su noi stessi per ottimizzare il potenziale della nostra SF90. Questo circuito mi piace perché è differente dagli altri e i muri sono piuttosto lontani: tutto ciò permette di spingere forte fin dal venerdì. Non vedo l'ora di tornare in macchina domani mattina».

VETTEL: «Credo che ci sia ancora molto lavoro da fare di fronte a noi dal momento che non tutte le nuove componenti hanno performato esattamente come volevamo. Abbiamo molti dati da analizzare prima di scendere in pista per la terza sessione e spero che saremo in condizione di poter migliorare in vista delle qualifiche. Per quanto riguarda le vicende del Canada direi che non eravamo d'accordo con la decisione dei giudici durante le gara e che pensavamo di aver portato degli elementi che avrebbero potuto rappresentare un punto di vista aggiuntivo del quale

tenere conto. Invece siamo piuttosto delusi per il fatto che la materia non verrà più approfondita. Purtroppo è andata così, non ci resta che voltare pagina e guardare avanti».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

LECLERC: «Fino a questo momento è stato un buon weekend perché mi sono sentito bene nella vettura a cominciare dalla prima sessione di prove libere. Nelle ultime settimane quello che mi ero ripromesso di fare era lavorare sulla mia capacità di gestire la vettura al variare delle condizioni dell'asfalto in qualifica, dal Q1 al Q3. Sotto questo aspetto posso dire di essere soddisfatto della mia prestazione e di aver fatto un passo in avanti. D'altro canto non siamo ancora dove vorremmo essere a livello di performance assoluta e in rapporto con i nostri avversari. Abbiamo ancora molto lavoro da fare, ma cercherò di azzeccare la partenza per dar fastidio a Lewis e Valtteri domani in gara».

VETTEL: «Non è andata in modo ideale, oggi. È stata una sessione strana, in quanto non ho avuto un feeling costante con la monoposto e non ho pertanto potuto estrarre il massimo del potenziale. In sostanza dunque non posso dirmi soddisfatto. Nell'ultimo giro non riuscivo proprio a sentire la stessa vettura che avevo avuto in altri momenti della qualifica ed è per questo che non ci siamo qualificati dove avremmo dovuto essere. La nostra macchina è migliore di dove ci siamo classificati. D'altra parte, non vedo l'ora che arrivi domani. Sarà difficile gestire le gomme, ma in gara solitamente le cose si sistemano, quindi è tutto molto più semplice e regolare. Vediamo cosa ci porterà la domenica».

BINOTTO: «Sapevamo già che questo weekend sarebbe stato più difficile del solito per noi. Credo che rispetto alle nostre prestazioni al Gran Premio di Spagna abbiamo comunque fatto un piccolo passo avanti

nella direzione giusta, che è quello che cercavamo. Sebastian non si è trovato a suo agio con le gomme in Q3. Domani però sarà una gara impegnativa, inoltre qui i rettilinei sono lunghi, per cui ci saranno sicuramente delle opportunità».

DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC: «Nel complesso questo weekend è stato piuttosto positivo: sono contento di aver potuto lottare per il secondo gradino del podio fino all'ultimo, anche se non ho avuto una vera possibilità di attaccare Valtteri. Sono soddisfatto perché siamo riusciti a massimizzare il potenziale della vettura. Ci voleva, perché dopo qualche fine settimana così così finalmente è filato tutto per il verso giusto fin dalle prove libere, e poi in qualifica e in gara, dove la nostra strategia è stata perfetta sia per quanto riguarda il momento di rientrare al box che per la gestione delle gomme nella seconda parte della corsa. Credo che il lavoro duro paghi sempre e ritengo che questo weekend ne sia stata la dimostrazione. Ora arriva subito l'Austria dove spero di riuscire a mantenere questo stesso stato di forma».

VETTEL: «Ho avuto una gara abbastanza solitaria, a parte un po' di confusione all'inizio, visto che lo spegnimento dei semafori ci ha presi un po' tutti di sorpresa. È stato divertente duellare con le McLaren, prima con Norris e poi con Sainz. Il primo stint è andato piuttosto bene, e questo mi ha permesso di accorciare la distanza da Charles e Max, poi nella seconda parte di gara ho avuto un po' di problemi di bilanciamento in più e non mi sentivo totalmente a mio agio con la vettura. Penso che la quinta posizione di oggi sia il massimo che potevamo ottenere visto che il passo di Charles, Max e mio erano molto simili. Almeno il giro veloce mi ha regalato un punto in più. Ci rimane da capire perché venerdì sia stata una giornata così complicata, con

alcuni dei pezzi che abbiamo portato che non hanno funzionato come speravamo. La nostra vettura non è ancora abbastanza forte e spetta a noi migliorarla. Non abbiamo ancora il passo per battere Mercedes ma so che tutti a Maranello lavorano con tanta pressione positiva e... passione».

BINOTTO: «È stata una gara molto regolare in cui, tutto sommato, Charles ha mantenuto la sua posizione dall'inizio alla fine. Sebastian è riuscito a liberarsi delle McLaren come speravamo e ha poi disputato una buona gara tenendo un ritmo costante e all'altezza di chi gli stava davanti. Al pitstop di Verstappen siamo rimasti fuori con Seb qualche tornata in più visto che sapevamo che le gomme erano un elemento difficile da gestire e al termine della gara potevano avere un forte degrado, come abbiamo visto sulle Mercedes. Ogni giro in più di risparmio, dunque, significava avere gomme più fresche alla fine e poteva essere importante per battere Max. In termini di prestazioni non siamo ancora dove vorremmo essere. Sapevamo di trovarci a gareggiare su un circuito che ci avrebbe messo in difficoltà e concludere con Charles così a ridosso di Bottas è incoraggiante. Gli sviluppi portati fin da Barcellona ci hanno permesso di avvicinarci e hanno testimoniato che siamo sulla strada giusta. Alcuni si sono dimostrati molto validi, altri purtroppo meno, ma sappiamo di avere potenzialmente un ampio margine di miglioramento. A questo punto siamo fiduciosi, convinti che c'è molto da fare ancora ma anche che abbiamo la capacità di sviluppare la macchina per tornare presto ad essere competitivi su tutte le piste».



Felicità solo a me

PER LA FERRARI È UN GP DAL BICCHIERE MEZZO PIENO E MEZZO VUOTO. COL GUSTO PER IL RITROVATO LECLERC E BEN POCHE GIOIE DA VETTEL

LAT

Ci fosse ancora Alonso in Ferrari, avrebbe riassunto il GP Francia con la sua classica frase del "bicchiere mezzo pieno". La Ferrari è uscita dal Castellet ancora battuta - come si temeva alla vigilia - e questa non è stata una sorpresa, vista la tipologia di circuito. Ma qualche lieve indizio positivo dalla corsa del Cavallino è emerso. Forse più a livello umano che tecnico.

Ha sorpreso un po' il commento a fine corsa di Mattia Binotto. Il team principal del Cavallino non è comparso davanti alle telecamere a testa bassa, come ci si poteva

aspettare da chi aveva appena preso l'ottava sventola consecutiva dagli avversari su otto gare. Anzi, osteggiava pure un po' di sicurezza e fiducia. E ha sostenuto una tesi singolare: «*Sapevamo che il Castellet era una pista difficile per noi, ma siamo andati meglio rispetto alla Spagna. Vuol dire che stiamo sviluppando la macchina nella direzione giusta, anche se non abbastanza per quello che vorremmo*».

In che cosa vede il simbolico bicchiere "mezzo pieno" Binotto? Da dove gli proviene questa prospettiva confortante? Soprattutto dal fatto che Leclerc abbia

terminato la corsa nella scia di Bottas cercando addirittura il colpaccio del sorpasso a sorpresa nell'ultima curva.

Però le corse bisognerebbe leggerle anche col cronometro, non soltanto "a pelle". E la cruda realtà dei numeri dice qualcosa di un pochino diverso. È vero che in Francia la Ferrari è andata meglio che in Spagna perché qui ha messo un pilota sul podio mentre là aveva raccolto soltanto un 4° e 5° posto (con Vettel davanti a Leclerc). Però il distacco è cresciuto invece che diminuire. A Barcellona la migliore delle Ferrari è giunta staccata di 9" dalla

tà



GETTY IMAGES

CHARLES È LA NOTA PIÙ CONFORTANTE

Mattia Binotto guarda lontano, sopra, e intanto prende atto della bellissima gara di Leclerc in Francia, a sinistra, con un gran terzo posto in scia al secondo Bottas



Mercedes vincitrice di Hamilton e l'altra si è classificata a 13"; qui al Castellet invece Leclerc è giunto sì a ridosso di Bottas, ma staccato di 18"9 mentre Vettel quando si è fermato a due giri dalla fine per cambiare le gomme e tentare il colpaccio del giro più veloce (poi riuscito), era a ben 37" dal leader. Un distacco più che doppio. Tre decimi e mezzo al giro di media. Che è poi lo svantaggio che la Ferrari ha sempre accusato al Castellet ogni volta che scendeva in pista nelle prove libere nemmeno dalla più veloce, ma dalla peggiore delle Mercedes.

Il divario ancora esistente emerge clamorosamente anche dal giro più veloce della gara che Vettel ha strappato ad Hamilton all'ultimo passaggio. Per appena 24 millesimi e con l'enorme vantaggio di avere sotto la macchina gomme soft nuove di zecca contro le hard usate, piene di blistering e con 27 giri sulle spalle che montava Hamilton. Questo dà un'idea più drammatica del gap che ancora divide la Ferrari dalla Mercedes. Allora perché Binotto parla simbolicamente di bicchiere mezzo pieno? Per due motivi: uno umano ed uno tecnico.

RISCOSSA ATTESA PER IL MONEGASCO FINALMENTE RITROVATO IL "VERO" LECLERC

Dal punto di vista umano, al Castellet la Ferrari ha ritrovato di nuovo il Leclerc veloce, spregiudicato e impeccabile di inizio stagione. Dimenticati gli errori di Baku (in prova), di Monaco (in gara) e la scialba qualifica in Canada, il 21enne monegasco è stato eccezionale al Castellet. È tornato a fare quello che aveva promesso: concentrarsi nella guida per non compiere erro- ➔

ri in tutto il week end. Sempre costantemente più veloce di Vettel fin dalle prime prove libere, ha compiuto in Francia la sua più bella gara da ferrarista assieme al GP Bahrain. Con tanto di tentato attacco finale a Bottas nell'ultima curva. Un azzardo disperato e pressoché inutile, ma prezioso per far capire al team e alla gente che lui è uno che non la dà mai per persa fino all'ultimo. Che ci proverà sempre. Una volta tanto che ha potuto correre libero da giochi di squadra penalizzanti perché Vettel era dietro e staccato, e che le strategie migliori erano per lui, Leclerc ha sfiorato la perfezione. Meno positivo il bilancio di Vettel che disturbato dagli strascichi della polemica di Montreal (o dal matrimonio?), non è mai stato efficace come sa essere. Nemmeno nel giro secco di qualifica, clamorosamente sbagliato più a livello psicologico che per un problema tecnico reale. Quel giro sfortunato del sabato ha compromesso la gara di Seb obbligandolo in corsa a perdere tempo nei primi 8 giri dietro alle McLaren che gli hanno fatto accumulare rapidamente un distacco di 15" che non ha più recuperato.

I SEGNALI POSITIVI NON MANCANO

SI VEDE LA LUCE IN FONDO AL TUNNEL DEI GUAI SF90

Dal punto di vista tecnico, invece, la soddisfazione di Binotto forse viene dal fatto che finalmente in Ferrari hanno cominciato a capirci qualcosa nel complicato puzze della SF90 che funziona male sulle piste contraddistinte da curve lente o medio-lente. Prima di tutto hanno scoperto che c'era una correlazione sbagliata fra i dati di aerodinamica rilevati in galleria del vento e quelli registrati sulla pista. Un bug del software che impediva la perfetta equivalenza tra quello che si vedeva in teoria e quello che risultava in pratica.

Non è la prima volta che a Maranello capita un pasticcio del genere: già una decina di anni fa, ai tempi della presidenza Montezemolo, si scoprì che la galleria del vento "leggeva" male le risultanze dei test e il Cavallino si spostò a fare collaudi aerodinamici alla galleria del vento della Toyota, in Germania, o a quella della Sauber, in Svizzera. E impiegarono un intero anno a ricostruire il wind tunnel di Maranello per ammodernarlo in modo che offrisse parametri più esatti. Adesso il problema si è riproposto e ci si chiede come mai capitò sempre e solo alla Ferrari. Pe fortuna l'inghippo ora appare risolto.

L'altro motivo di conforto di Binotto è che il team principal ha avuto la conferma che alcuni dei componenti nuovi costruiti per ovviare al cronico problema delle gomme



LA PRESSE



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

anteriori della Rossa che non si scaldano, si sono rivelati efficaci. Anche se non tutti. Al Castellet erano stati portati diversi pezzi nuovi: un'ala anteriore modificata, un'ala posteriore differente nelle bandelle laterali, un nuovo fondo, deviatori di flusso diversi e così via. Non tutti hanno funzionato. Il nuovo fondo per esempio è stato scartato, ma le ali si sono invece rivelate funzionali e Vettel e Leclerc, dopo averle lungamente collaudate nelle prove libere, pur se con qualche perplessità hanno deciso di utilizzarle in gara. Ma non è certo servito per ridurre il gap dalla Mercedes che in qualifica ancora una volta ha rifilato sei decimi (0"645) alle Rosse.

A onor del vero più grazie al "piedone" di Hamilton che per puro merito della W10 perché il gap reale nei confronti di Bottas – e che è poi emerso anche in gara – era di "soli" 3 decimi.

BINOTTO HA UN SUO PUNTO FERMO IL PEGGIO È PASSATO? OBIETTIVO SPIELBERG

Per questo motivo Binotto pensa che il peggio (stagionale) sia passato: nel senso che se su una pista "sfavorevole" come il Castellet, una delle più ostiche per il Cavallino, la Ferrari è rimasta a soli 3 decimi



CONSOLAZIONE COL GIRO PIÙ VELOCE

Vettel in gara ha avuto un solo lampo col giro più veloce nel finale, per il resto il 5° posto è stato un brodino... Sotto, l'Ad Camilleri poco entusiasta, al centro il muretto Ferrari e, a sinistra, un Seb coi suoi bei pensieri



LA PRESSE

al giro dalla Mercedes, vuol dire che su circuiti favorevoli - tipo Montreal per esempio - si potrà lottare più facilmente per la prima posizione. Uno di questi tracciati è Spielberg, o come si chiama oggi la storica pista di Zeltweg, il circuito dove si correrà la prossima settimana il Gp d' Austria. Spielberg è una pista cosiddetta "stop & go", cioè con curve lente che richiedono frenate violente fino a bassa velocità e altrettanto violente accelerazioni da fermo o quasi. Lunghi rettifili e pochissimi curvoni veloci con cambi di direzione frequenti. Una tipologia alla Montreal, tanto per capirsi. In pratica il tipo di circuito dove la SF90 per le sue caratteristiche (moto-

re potente, maggiore velocità di punta, ottima frenata) si trova meglio che altrove. La speranza di Binotto, insomma, è che lo sviluppo tecnico abbia preso la strada giusta e che presto la Ferrari possa «essere competitiva su tutte le tipologie di piste», come ha affermato lui. E non soltanto Montreal, Bahrain, Baku o Spielberg.

I FATTORI CHE POTREBBERO INCIDERE ARRIVA IL CALDO POSSIBILE ALLEATO DELLA FERRARI

In realtà la Ferrari sotto sotto spera anche in qualcos'altro: nell'aiuto del caldo

e dell'estate. Come Napoleone che trionfò nella leggendaria battaglia di Austerlitz grazie al sole che sollevò la nebbia e asciugò il terreno permettendo all'esercito francese di sconfiggere la coalizione russo-austriaca, così la Ferrari spera nel sole e nel caldo estivo dei prossimi Gp. Sappiamo che la Sf90 ha difficoltà croniche a scaldare le gomme anteriori e perciò i piloti fanno fatica a raggiungere una buona velocità di ingresso in curva, specie in quelle più lente. Ma col caldo questo difetto dovrebbe attenuarsi. Nelle gare "fredde" (Cina, Barcellona, Monaco) la Rossa ha sofferto particolarmente a mantenere nella giusta temperatura di esercizio le gomme anteriori, con tutti i guai che ne sono conseguiti (sottosterzo, scarso grip, velocità inferiore di percorrenza dei tratti misti). Ma adesso che è arrivata l'estate piena e si correrà sempre a temperature oltre i 30 gradi con l'asfalto oltre i 50° (al Castellet era a 52°) uno dei mali cronici della SF90 si attenuerà.

La Mercedes invece ha il problema opposto. La W10 è una monoposto che genera un elevato carico aerodinamico e le ruote anteriori hanno un angolo di camber esagerato proprio per far aderire meglio a terra le gomme davanti. Quindi Hamilton e Bottas riescono a portare più in fretta in temperatura le gomme. Si vede da come riescono ad essere veloci con gomme nuove appena dopo il pit stop. Al Castellet, dopo i rispettivi cambi gomme, Hamilton e Bottas al primo giro lanciato hanno subito fatto segnare entrambi 1'34"5, mentre Vettel ha stabilito soltanto 1'35"8 e ci ha messo altri due giri a scendere a livello di 1'34". Ma proprio perché genera maggiore calore sulle gomme, la Mercedes W10 teme il surriscaldamento quando l'asfalto è molto caldo. Ecco perché Bottas negli ultimi giri del Gp di Francia, ha dovuto rallentare favorendo il recupero di Leclerc: ha cominciato a soffrire di blistering alle gomme anteriori, che altro non è che surriscaldamento che fa staccare pezzi di battistrada. Il calore eccessivo sugli pneumatici della W10 del finlandese quasi ha fatto perdere alla Mercedes la sesta doppietta. Binotto sa bene che il calore gioca a favore della Rossa e rappresenta l'unico vero punto debole delle frecce d'argento; infatti Toto Wolff ha sollevato il timore pensando alle previsioni del tempo del GP Austria che predicono caldo torrido in Stiria. Certo, fa un po' sorridere che team che spendono in tecnologia 400 milioni di euro l'anno per costruire auto sofisticatissime debbano temere o viceversa sperare nel sole estivo e nelle temperature elevate, come un normale turista al mare, per nutrire maggiori speranze di vittoria. Ma per tornare a vincere, tutto vale! ●



GP FRANCIA

F1 AUTOSPRINT AWARD



di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Sei vittorie su otto gare. Tanto è irreprensibile e strepitoso, che Lewis Hamilton sta uccidendo il mondiale, tirando pure schiaffoni demolitori a Bottas. Però, così facendo, strapazzando la cronaca, riscrive la storia. Ben 79 vittorie iridate eguagliano a -12 nella classifica di tutti i tempi all'inseguimento del primato aureo di Schumi. E il Kaiser a fine stagione potrebbe apparire eguagliabilissimo anche a proposito dei sette titoli iridati. Tutto questo per dire che Gp come quello di Francia 2019, uno degli eventi più noiosi in tutta la storia ultramillenaria della locomozione, potrebbe rappresentare un mattoncino prezioso in quella grandiosa cattedrale che è la carriera di Hammer. Uno che si dannava per fare il giro più veloce con gomme bell'e andate, perché non è mai pieno. E quasi ci riesce...



GETTY IMAGES



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

LANDO NORRIS

Qualifiche meravigliose, con un quinto posto da urlo e davanti al coriaceo, più maturo ed esperto compagno di squadra Carlos Sainz. Poi in gara un nono posto al volante di una McLaren sfiancata da un guaio idraulico che comunque lo vede tenere duro e lottare fino all'ultimo centimetro per i quindici dolorosi giri conclusivi. In una gara affrontata con aggressività e consistenza, per la maggior parte vissuta in scia proprio al commilitone spagnolo. Grande prova di carattere e talento da parte di Lando, per due punti conquistati che da soli sono bugiardi rispetto a quanto merita. Pazienza. A oggi è lui il rookie rivelazione di questo mondiale, con Albon, subito in scia.

MIGLIOR FILM

CHARLES LECLERC

Sul giro secco in qualifica ci sono non meno di sei decimi tra Ferrari e Mercedes. Zaini a terra da subito, se si pensa di vincere in Francia. No, al Ricard c'è solo la possibilità di piazzare un garone consistente e andare sul podio, contenendo la punizione dalla W10. Charles Leclerc impara talmente bene il concetto, che quasi riesce nel finale a dare un morso al posteriore del quasi dormiente Valtteri Bottas, peraltro polverizzato dal compagno di squadra Hamilton. Certo, con un giro di più Charles l'avrebbe anche passato, ma si dice sempre così. La verità è che nel weekend il monegasco è il vero primo pilota Ferrari, con Vettel ancora una volta inseguito dai suoi fantasmi esistenziali, che svaniscono solo durante il giro più veloce propiziato ad hoc da gomme morbide e ultrafresche.

fotografie LAT



TUTTI A INSEGUIRE LE FRECCHE D'ARGENTO

Hamilton è già passato. Bottas lo insegue senza speranza e intanto Leclerc tiene a bada Verstappen. Il Gp di Francia è appena cominciato ma in realtà è già finito. Dietro toccherà a Vettel risalire quinto...



SUTTON-IMAGES.COM

Dominio schiacciante

PANTANO SI DICE MOLTO COLPITO DALLA GARA DI LECLERC AL PAUL RICARD, SOTTOLINEANDO AL CONTEMPO LO STRADOMINIO MERCEDES, AUTRICE DELLA SESTA DOPPIETTA STAGIONALE NELLE PRIME OTTO GARE



Il Gran Premio di Francia 2019 non passerà alla storia come una delle gare più movimentate ed entusiasmanti della massima serie, ma ha confermato lo stradominio da parte della Mercedes, autrice dell'ottava vittoria consecutiva e della settima doppietta stagionale. Solamente il ferrarista Charles Leclerc è stato in grado di insidiare nel finale il secondo classificato Valtteri Bottas, sfruttando anche una VSC uscita per un paletto centrato dal pilota Toro Rosso-Honda Alex Albon, finito pericolosamente in pista e rimosso prontamente da un commis-

sario. Abbiamo seguito il Gp francese con il campione Gp2 2008 ed ex driver della Jordan Ford Giorgio Pantano. Una vittoria tonante per Lewis Hamilton che ha martellato per tutta la gara.

- Una prestazione forse superiore a quella di Barcellona?

«Assolutamente. Pilota e macchina perfetti, non ce n'è per la concorrenza. Anche Bottas ha disputato un'ottima corsa, tenendo un ritmo molto buono».

- Otto vittorie consecutive per la Mercedes nel 2019. Risultati che parlano da soli...

«Otto successi e sei doppiette. Semplicemente pazzesco,

quest'anno la macchina tedesca è superiore in modo schiacciante. Lo scorso anno c'è stata un po' di battaglia sino ad un certo punto della stagione, ma nel 2019 non sembrano esserci piste realmente favorevoli alla Ferrari».

- Leclerc ha guidato molto bene insidiando persino Bottas nel finale. Una bella risposta della Ferrari in tal senso, non credi?

«Certamente, Charles ha disputato una corsa formidabile, è lui il pilota che ha fatto maggiormente la differenza nella corsa francese».

- Vettel ha gestito bene soprattutto il primo stint, concordi?

«Non male Seb, ma non mi sembra abbia disputato una corsa eccezionale. Piuttosto, come dicevo prima, mi ha impressionato il suo compagno di squadra».

- Antonio Giovinazzi ha disputato un buon weekend in Francia, ma è stato penalizzato dalla strategia. Che ne pensi?

«Abbastanza direi. Mi sembra che sul fronte delle strategie,



to un miglioramento notevole, soprattutto se pensiamo a dov'era lo scorso anno. A tuo giudizio quali aspetti hanno favorito questa crescita?

«Hanno compiuto un miglioramento rimarchevole, comprendendo i punti deboli e sviluppandoli in un arco di tempo non lungo. Ritengo che siano soprattutto il telaio e l'aerodinamica i punti vincenti della Mcl34. A Le Castellet la power-unit Renault si è adatta piuttosto bene e anche questo ha favorito le prestazioni della McLaren. Il Paul Ricard è una pista fondamentalmente veloce, a media/alta velocità, con diverse curve veloci. Queste caratteristiche giocano a favore della Renault».

- La pista di Le Castellet è una pista pensata per i test, ma hanno fatto discutere molto le vie di fuga asfaltate con i nastri rallentatori.

Come la pensi?

«Dal mio punto di vista è giusto lavorare sul fronte sicurezza, ma sarebbe opportuno un ritorno alla ghiaia. Il pilota deve poter fare la differenza anche in questo senso: se sbaglia ed esce, va fuori e paga l'errore».

- Come hai visto

la penalità inflitta a Vettel in Canada e tutto ciò che ne è conseguito?

«È stato tutto eccessivo. Se ci fosse stata una via di fuga in asfalto, in quel punto del circuito, Seb non avrebbe preso penalità. Dove doveva andare il tedesco? Quando esci sull'erba non hai le gomme pulite e non c'è nulla di strano se la macchina va leggermente di traverso. Il volante della Ferrari di Vettel ha girato nella direzione di Hamilton non per volontarietà del pilota. Io, almeno, la vedo così. Trovo infine assurdo come sia stato massacrato in Italia Emanuele Pirro. Si può non essere d'accordo con una decisione presa, ma dovrebbe esserci un limite a tutto». ●

tra Ferrari e Alfa Romeo, facciano un po' fatica».

- Ancora una grande gara di Stroll che si è attestato sino alla sesta posizione nel 40° giro con gomme bianche, prima del pit stop. Il canadese è maturato molto?

«Sì, ha disputato delle belle corse ultimamente. Tuttavia deve migliorare la qualifica, dove subisce ancora il compagno di squadra (Pérez)».

- Come vedi la penalità che hanno inflitto a Checo per il taglio alla partenza?

«È stata giusta, perché con la sua manovra ha guadagnato delle posizioni e poi non le ha restituite».

- Cos'è mancato alla Haas-Ferrari sulla pista del Paul Ricard?

«È difficile dirlo esternamente, ma sicuramente è stata una prestazione anomala per loro. Inspiegabile dal mio punto di vista».

- McLaren Renault ha compiuto

MI SEMBRA CHE
LECLERC ABBA
DISPUTATO UN GP
DI FRANCIA
ASSOLUTAMENTE
ECCEZIONALE

GIORGIO PANTANO



PROBLEMI DI CAPELLI ?



Grazie agli esperti di
Istituto Helvetico Sanders
hai l'opportunità di effettuare:



**TEST HAIRGENETIC PER LA
PREDISPOSIZIONE ALLA CALVIZIE**
per identificare e prevenire
i fattori di rischio



**TRATTAMENTI FISIOCOMPLEX
SPECIFICI, 100% NATURALI**
per rallentare la caduta
e irrobustire i capelli



**TRAPIANTO CAPELLI FUE
CON IMPIANTO DHI**
per recuperare una piena
capigliatura nelle zone diradate



Istituto Helvetico Sanders®

Istituto Helvetico Sanders, attualmente tra i principali network di riferimento in Europa, mette a tua disposizione **oltre 100 esperti della calvizie** (chirurghi, assistenti sanitari e biologi), **strutture all'avanguardia e controlli periodici**, direttamente nella sede della tua città.

**Prenota la tua ANALISI GRATUITA
chiamando il numero verde 800283838
o tramite il sito web WWW.SANDERS.IT**

LE NOSTRE SEDI SONO IN TUTTA ITALIA!

Red Bull

la piazzata

E CON QUESTO SONO CINQUE I QUARTI POSTI INCAMERATI DA VERSTAPPEN, CHE FA FIENO MA NON RIESCE A SVETTARE

Sono ora ben cinque i quarti posti incassati da Max Verstappen questa stagione su otto gare disputate nel calendario. L'ennesimo piazzamento ai piedi del podio è arrivato a Le Castellet al termine di una corsa disputata in solitaria, sempre

GETTY IMAGES



in quarta posizione. Il sogno era quello di raggiungere la Ferrari di Charles Leclerc, ma è rimasto tale, mentre dietro l'altra Ferrari di Sebastian Vettel non è mai stata un serio pericolo. Così, stretto a panino tra le due Rosse, Verstappen ha colto un altro bel risultato, l'ottavo consecutivo tra i primi cinque.

Certo, questa volta le aspettative erano un tantino diverse perché alla vigilia del Gran Premio francese, Red Bull e Honda avevano annunciato in pompa magna l'arrivo di una nuova power unit evoluzione in grado di sfornare molti cavalli in più rispetto alla precedente. Forse sono rimasti... nella stalla di Milton Keynes perché la potenza in più proprio non si è vista, tanto che Verstappen appariva piuttosto perplesso sia dopo la qualifica, al termine della quale il divario dalla Mercedes era rimasto inalterato rispetto ai precedenti circuiti, sia alla fine della corsa. E si sa, a differenza di quanto accadeva con la Renault, che veniva pagata dalla Red Bull per la fornitura delle power unit, la Honda sborsa parecchi yen per dotare il team diretto da Christian Horner dei propri V6.

E dunque, le critiche che prima erano all'ordine del giorno e anche urlate, ora sono pressoché vietate, se vogliamo esagerare, sussurrate appena. Verstappen,

che non mancava mai di lanciare strali ai tecnici francesi, si è limitato ad un «serve qualcosa di più». Molto di più aggiungiamo noi, perché in effetti praticamente nulla è cambiato rispetto alla precedente unità targata Honda.

Ma tant'è, gli ingegneri con gli occhi a mandorla si saranno già messi al lavoro per capire come mai i cavalli in più annunciati non si sono visti e magari già a Spielberg questo fine settimana si sbizzarriranno. Se Verstappen è ormai una certezza, le nuvole sempre più intense e cariche di acqua torrenziale si stanno ponendo sopra il casco di Pierre Gasly. Abbiamo sempre scritto che il bravo francese, che fatica ad adattarsi allo stile di guida richiesto dalla RB15, poteva godere di un periodo di bonus da parte dell'inflexibile Helmut Marko: «Fino all'estate», disse il doctor. Ma ora, che sono trascorse otto gare e l'estate è arrivata, sembra sempre di essere al punto di partenza, a marzo. Gasly e Leclerc sono stati promossi in top team dopo un solo anno di F.1, la differenza di prestazioni dei due giovani piloti è sotto gli occhi di tutti.

A Le Castellet, davanti al proprio pubblico, Gasly si è piazzato undicesimo, poi promosso decimo per la penalità comminata a Ricciardo. Ma che tristezza. Certo, è partito con le soft e dopo 11 giri ha montato le gomme dure ritrovandosi a fondo classifica. Però, il buon Pierre non guida un'Alfa Romeo come Antonio Giovinazzi (stessa strategia non felice del francese), bensì una Red Bull il cui passo è ben diverso. E domenica, come mai prima, è apparsa vistosamente l'inadeguatezza di Gasly. Domenica si correrà sul circuito del gran capo Dietrich Mateschitz, Pierre dovrà darsi una bella svegliata sennò chissà cosa potrà accadere al suo futuro in Red Bull.

Massimo Costa



Verstappen, sopra, prova a infilare Leclerc subito dopo il via, senza riuscirci: sarà 4°. In alto Gasly, 10° ma molto deluso nel Gp di casa

Renault senza gioie

L'OTTAVO POSTO DI HULKENBERG È POCO, NEL GP DI CASA PER IL TEAM FRANCESE. PECCATO PER I 10" DI PENALTY A RICCIARDO...

Serviva un altro bel risultato dopo i 14 punti conquistati a Montreal. Una prova di affidabilità e di forza nel circuito di casa, davanti al pubblico amico e ai tanti invitati della Renault intervenuti a Le Castellet. Daniel Ricciardo e Nico Hulkenberg si sono impegnati ai massimi livelli e alla bandiera a scacchi avevano conquistato con merito la zona punti: l'australiano si è piazzato settimo dopo una gara tutta grinta e un ultimo giro esagerato, oltre il limite, mentre il tedesco ha portato a casa la nona posizione. Sarebbero stati quindi 8 i punti acquisiti dalla Renault per un totale di 36 punti contro i 39 della McLaren (motorizzata Renault) che ha fatto faville piazzando Carlos Sainz sesto. E invece, le cose sono precipitate perché poco prima delle 20 è arrivata la decisione dei commissari sportivi che hanno penalizzato Ricciardo

di 10" per la manovra non ortodossa prima su Lando Norris in variante, poi su Kimi Raikkonen nel rettilineo dei Mistral. Peccato, rimane quindi l'ottava posizione di Hulkenberg, in realtà nono, ma proprio la penalità al compagno di squadra lo ha promosso in avanti. Peccato, tutto da rifare quindi con i punti costruttori che diventano 32 mentre la squadra di Zak Brown si porta a quota 40.

In Renault, sabato dopo la qualifica, erano piuttosto nervosi per quelle due McLaren, spinte dai motori francesi, che avevano occupato la terza fila mentre Ricciardo aveva concluso la Q3 in ottava piazza e Hulkenberg non aveva superato la Q2 classificandosi tredicesimo. Non proprio bene, insomma. La corsa è stata diversa, ma la decisione dei commissari sportivi ha tolto l'entusiasmo iniziale. Il sogno di Cyril Abiteboul, team principal Renault, è quel-

lo di raggiungere in un breve arco di tempo al vertice, proprio come riuscì ai suoi predecessori quasi mezzo secolo fa (1 luglio 1979, la prima vittoria Renault in F.1 con Jabouille festeggiata a Le Castellet), ma la strada da percorrere è ancora molto lunga perché oltre alle power unit Mercedes e Ferrari, ora c'è anche la Honda da inseguire. A Le Castellet, si è cominciato a parlare anche del futuro, di chi guiderà la prossima RS20. E non senza sorpresa si è appreso che Hulkenberg, in scadenza di contratto a fine stagione, non è poi così sicuro di rimanere mentre Ricciardo ha un accordo fino alla conclusione del campionato 2020. Abiteboul non è nuovo a colpi di scena, lo scorso anno ha sacrificato Sainz per Ricciardo e prima aveva puntato dritto su Esteban Ocon (Junior Mercedes) provocando l'irritazione di Toto Wolff. Tanto che il team principal austriaco, di recente, a chi gli chiedeva come fossero i rapporti con Abiteboul, non ha avuto remore nel dare questa risposta: «Il ragazzo mi piace, ma deve darsi da fare per ripulire l'immagine di gentiluomo».

Ahi ah... Il buon Cyril, parlando di Hulkenberg, lo ha elogiato per quanto svolto dal 2017 fino ad ora per la Renault, con ben 126 punti portati su un totale di 204. Ma sul futuro non si è sbilanciato, le porte sono aperte a possibili sorprese e anche Hulkenberg al momento è libero di guardarsi attorno. Abiteboul e il pilota tedesco si siederanno tra qualche settimana per discutere se prolungare l'accordo, ma prima si vuole osservare cosa offre il mercato piloti. E Ocon rimane il primo della lista, Mercedes permettendo.

Massimo Costa

DANIEL PUNITO HULK IN TOP TEN

Dopo una corsa consistente, Hulkenberg, a lato, è giunto buon ottavo, mentre Ricciardo, in alto, è stato retrocesso all'11esimo posto dopo il time penalty che gli ha rovinato la gara in cui era giunto 7°



McLaren quarta forza

LA MCL34 È FINALMENTE UNA MONOPOSTO AZZECCATA PER LA GIOIA DI SAINZ E NORRIS SEMPRE PIÙ ESALTANTI E PERFORMANTI. SCOPRIAMO PERCHÉ



La vigilia del Gp di Francia per il team McLaren era stata scossa da una sorprendente dichiarazione di Zak Brown che, forse senza volerlo, aveva lanciato una frecciata a Fernando Alonso, ambasciatore della squadra di Woking: «Con Fernando la pressione era sempre elevata, adesso i nostri piloti collaborano, lavorano assieme, e stiamo crescendo bene». Come dire che prima non era così? Beh, non sarebbe una novità considerando l'ormai ampia fama di Alonso come spacca squadre. Poi, il nuovo team principal Andreas Seidl, arrivato dalla Porsche LMP1, e che va sempre al sodo, ha comunicato: «Alonso non verrà più utilizzato dal team F1 per svolgere prove come accaduto nei test Pirelli

a Sakhir. Siamo felici del lavoro che Carlos e Lando stanno svolgendo, loro sono il nostro futuro. Ma Fernando rimane nostro ambasciatore e lo considereremo per altri nostri progetti nel motorsport». Insomma, la McLaren ha voluto voltare pagina e lo ha fatto con decisione firmando, tra l'altro, Sergey Sirotkin (già legato a Renault) come pilota di riserva: «Lui sarà presente a tutte le gare, cosa che Fernando non poteva fare e ci è sembrato logico giungere a questa conclusione». Il weekend di Le Castellet è stato uno dei più convincenti della McLaren degli ultimi anni. La MCL34 è finalmente una monoposto azzeccata, tra Sainz e Norris, come detto da Brown e Seidl, collaborano tra di lo-

fotografie LAT



MCL34 IN PARABOLA ASCENDENTE

È finito con un 6° posto di Sainz e il 9° di Norris, un Gp di Francia che i due piloti McLaren avevano iniziato dalla terza fila. La MCL34 è in parabola ascendente



ro apertamente, e i risultati arrivano. La conquista della terza fila da parte di entrambi i piloti è stato motivo di grande soddisfazione per la squadra inglese che piano piano sta uscendo dal tunnel. Adirittura, le power unit Renault funzionano meglio sulle MCL34 che sulle Renault stesse e dopo il Gp di Francia la McLaren ha consolidato ulteriormente la quarta posizione nella classifica costruttori. Sainz è il pilota perfetto per il team di Brown, un ragazzo che ha ancora tanto da dimostrare e che ha le spalle abbastanza larghe per farsi carico dello sviluppo di una monoposto e di un progetto a lungo termine. Norris è la grande sorpresa del campionato, un debuttante che sbaglia pochissimo, che è velocissimo

ed è stato in grado di inserirsi nella Q3 già cinque volte su otto prendendo la zona punti in tre occasioni. Perché stupirsi però? Norris, come più volte sottolineato, ha vinto tutti i campionati che ha affrontato dalla F.4 alla F.Toyota, dalla Eurocup Renault al Renault NEC fino al FIA F.3 ed ha chiuso secondo la F.2. Logico che con una monoposto adeguata, Norris sia in grado di ottenere numeri notevoli, al di là delle condizioni economiche favorevoli con cui ha potuto sempre esprimersi.

A Le Castellet, Norris si è preso il quinto posto in qualifica appena davanti a Sainz, ma al via lo spagnolo è stato più lesto e gli si è parato davanti. In tandem sono andati avanti così finché nella seconda parte della corsa, Norris ha cominciato ad accusare problemi: il non funzionamento del DRS prima di tutto, poi una noia idraulica gli ha reso il volante sempre più duro. Difficile guidare in quelle condizioni, ma l'inglese ha stretto i denti per salvare la sua settima posizione.

All'ultimo giro però, Daniel Ricciardo per superarlo ha esagerato, portandolo fuori pista e facendolo scendere in un attimo in decima posizione. La penalità inevitabile all'australiano ha riportato Norris in nona piazza mentre Sainz ha festeggiato la sesta finale fotocopiando il risultato di Montecarlo e la sesta piazza di Lando a Sakhir. Finora è questo il miglior piazzamento McLaren, ancora non entrata in top 5 alla fine di un Gran Premio.

«Ho fatto una gran partenza - ha spiegato Sainz - e dopo che mi sono installato in sesta posizione ho gestito la gara, la velocità, girando sui tempi concordati con l'ingegnere per gestire al meglio le gomme. Tutto sommato è stato un gran premio non complicato per me, uno di quei giorni in cui le cose

HO FATTO UNA GRAN PARTENZA E DOPO CHE MI SONO INSTALLATO IN SESTA POSIZIONE HO GESTITO

CARLOS SAINZ

”

vanno bene e si riesce ad ottenere il massimo risultato possibile. Siamo stati la quarta macchina più veloce per tutto il weekend dopo Mercedes, Ferrari e Red Bull, sia in qualifica sia in gara, così non possiamo che essere soddisfatti, anche per avere portato entrambe le monoposto in zona punti. Continuiamo a spingere duro in questa maniera cercando di fare passi in avanti ad ogni evento».

Alla sua ottava corsa in F.1, Norris sente che sta costruendo qualcosa di molto positivo e che la scelta McLaren è stata quanto mai azzeccata e puntuale, del resto Brown è il suo manager: «Sono partito bene anche io, ma a differenza di Carlos mi sono ritrovato chiuso alla prima curva ed ho perso la posizione. Per il resto, tutto è andato bene, ero alle spalle del mio compagno finché un problema idraulico, presentatosi a una ventina di giri dalla fine, mi ha provocato non poche difficoltà nella guida. Il volante è divenuto molto pesante. Ho cercato di fare del mio meglio, ma ho perso velocità. Considerando che potevo anche non concludere la corsa, la nona posizione è più che positiva». ●

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>


**VITALITÀ
E COMPETITIVITÀ**

Ecco Giovinazzi nelle prime fasi di corsa davanti a Ricciardo e Raikkonen. Per Antonio, a destra, essere partito con le soft è stato uno svantaggio tale da rovinargli la corsa, in cui è giunto 16° mentre Kimi si è piazzato gran 7°

LAT

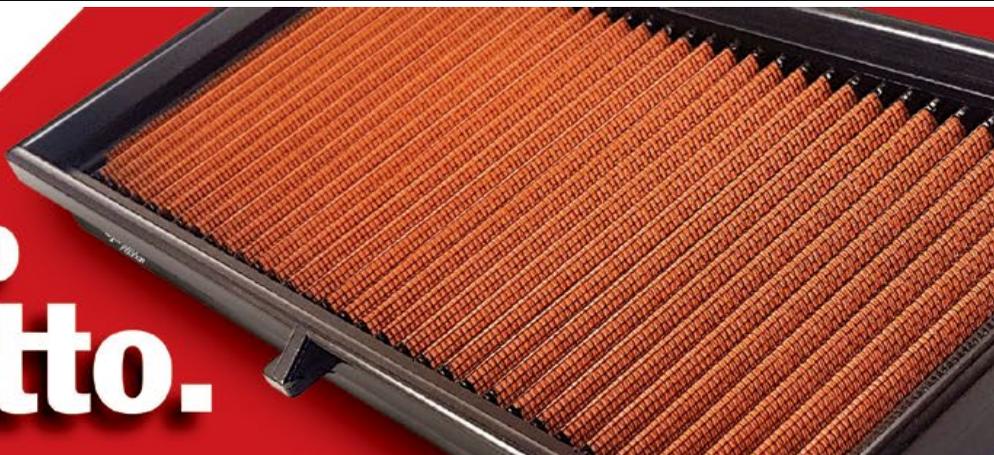
Alfa rinvigorita

**IN QUALIFICA TIENE BANCO L'INGRESSO IN Q3
DI GIOVINAZZI, MENTRE IN GARA TOCCA A RAIKKONEN
ONORARE IL BISCIONE, CON UN BEL SETTIMO POSTO**

LE CASTELLET - Dopo tre fine settimana lontano dalla zona punti, il Biscione è tornato a colpire. Merito, ancora una volta, di Kimi Raikkonen che ha portato al settimo posto finale la sua C38, ripetendo il miglior risultato stagionale ottenuto in Bahrain e raggiungendo la quota diciannove punti che gli permette di rientrare all'interno della top-ten nella graduatoria piloti. L'ex iridato con la Ferrari nel 2007 occupa attualmente una lusinghiera ottava posizione davanti a Daniel Ricciardo. Sarebbe però un grave errore sminuire i meriti di Antonio Giovinazzi, che al Paul Ricard si è rivelato la più affilata tra le armi a disposizione di Frederic Vasseur. Purtroppo, il pugliese ha pagato per la miglior per-

**Filtri Aria in
Poliestere**

**Il Filtro
Perfetto.**



formance ottenuta in qualifica. Il pilota di Martina Franca per la seconda volta in questa stagione ha raggiunto la Q3 nel turno di prove più importanti. Un risultato molto positivo, ma che si è rivelato un'arma a doppio taglio, visto che il pugliese è stato costretto a prendere il via con i pneumatici di mescola più morbida, le soft, e non ha avuto alcuna alternativa alla strategia fortemente penalizzante delle due soste, che gli ha impedito di andare oltre la sedicesima posizione finale.

Mai come oggi è opportuno sottolineare quanto siano soprattutto episodi specifici a impedire al nostro portacolori di conquistare i primi meritatissimi punti stagionali e sia davvero singolare che una prestazione di ottimo livello, come la conquista della quinta fila, alla fine abbia finito per rovinare la corsa di Giovinazzi, grande protagonista in Provenza.

Le difficoltà sono ora alle spalle

Al Paul Ricard la squadra diretta da Frederic Vasseur si è lasciata definitivamente alle spalle i difficili fine settimana di Barcellona e Montreal, dove le C38 avevano faticato a mantenere il passo delle migliori scuderie a centro gruppo. Soprattutto, se paragonata a Renault e McLaren. Il fine settimana nel Québec aveva realmente lasciato l'amaro in bocca alla Casa di Arese. L'Alfa Romeo Racing, che nelle prime quattro uscite stagionali si era ottimamente districata andando sempre in zona punti e ritagliandosi una posizione di vertice tra le scuderie di centro gruppo, nelle tre corse successive era rimasta a bocca asciutta.

È possibile che si sia perso del tempo nelle analisi comparative tra due tipologie di fondo, che erano state alternate anche nei pre season test, in un'attività propedeutica alla definizione di successivi aggiornamenti aerodinamici. Inoltre, l'assenza del simulatore all'interno della scuderia di Hinwil (e questo dovrebbe essere uno dei prossimi investimenti in pipeline) non ha certamente agevolato il lavoro di definizione e verifica di nuove soluzioni tecniche.

Sta di fatto che la Casa del Biscione ha pagato questi fattori in termini di reattività, e soltanto in occasione del fine settimana francese sono arrivati importanti aggiornamenti che hanno positivamente influito sulla competitività delle monoposto. Per quel che concerne Giovinazzi, restano ancora da ri-

solvere alcuni problemi che il pilota italiano ha segnalato in merito al comportamento del sistema frenante. Una nuova soluzione è stata adottata in Francia solo sulla monoposto di Raikkonen. Il medesimo aggiornamento sarà adottato anche sulla C38 del pilota di Martina Franca.

Giovinazzi tornato super sulla pista francese

Nonostante non abbia colto punti, Giovinazzi è parso in gran spolvero sulla pista provenzale. Al Paul Ricard il pugliese non aveva mai corso, ma che aveva comunque svolto alcuni test con una vettura di seconda serie nel 2017. Il ventiquattrenne pugliese è riuscito a conquistare una posizione in Q3, riuscendo a spremere il cento per cento dal suo mezzo e ottenere un risultato accolto molto positivamente dalla squadra.

Certo, i punti non si raccolgono il sabato, ma la giornata di qualifica è assai importante nel ribadire il suo potenziale. «Sono soddisfatto del livello di performance che ho espresso in questo fine settimana, ma è altrettanto frustrante non aver conquistato punti - ha spiegato il pugliese - Purtroppo la partenza con le gomme soft è stato il caro prezzo da pagare all'ottima prestazione del sabato in qualifica. La mia corsa è risultata compromessa, visto che sono stato costretto a fermarmi due volte a cambiare le gomme. Onestamente, non avevamo alternative! Spero che il buon livello di competitività mostrato dalla mia monoposto al Paul Ricard mi consenta di andare a punti già il prossimo fine settimana a Spielberg».

Raikkonen e il vantaggio di partire con le medie

Al termine delle qualifiche, Raikkonen era paradossalmente più soddisfatto di non partire con le Soft che deluso per non aver raggiunto la top-ten in qualifica. «Sul momento, ci sono rimasto male per non aver conquistato la Q3 in qualifica, ma ho subito realizzato che scattare con le Bianche mi avrebbe dato un vantaggio molto più concreto - ha spiegato l'ex iridato finlandese - Sono partito male, ma ho recuperato nelle prime curve. La mia monoposto si è rivelata molto performante nella prima fase di gara con le hard. Poi, ho faticato a tenere alle mie spalle Hulkenberg, prima di divertirmi tantissimo nel finale. Sono contento di essermela giocata ad armi pari con le Renault».



SUTTON-IMAGES.COM

SONO CONTENTO DELLE MIE PERFORMANCE MA DELUSO DAL FATTO DI NON AVER COLTO PUNTI IN GARA

ANTONIO GIOVINAZZI



**+ aria
+ potenza
- manutenzione.**

Sf SPRINT FILTER



Distribuito da:
motorquality

TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02 249511 - info@mquauto.it
www.mquauto.it





L'ALA ANTERIORE SVILUPPA LA VERSIONE PRECEDENTE

L'ALA ANTERIORE È UN PROFONDO SVILUPPO DELLA VERSIONE PRECEDENTE MODIFICATI, IL PROFILO D'INGRESSO 1), I FLAP 2), LE PARATIE LATERALI 3) SIA NEL BORDO SUPERIORE, SIA NEL MARCIAPIEDE ORA DOTATO DI UN GENERATORE DI VORTICE TRIANGOLARE 4). PERDE, COSÌ, PARTE DELL'EFFETTO OUT WASH.



Ferrari evoluzione francese

LE CASTELLET - Che la Ferrari, avesse previsto uno sviluppo per la Francia, centrato soprattutto sull'evoluzione dell'ala anteriore, su As lo abbiamo scritto più volte. Che oltre l'ala sarebbe stata introdotta un'evoluzione concentrata nella zona anteriore del fondo, pure, ma in verità l'ampiezza del pacchetto portato al Paul Ricard, ha in qualche modo sorpreso, vari addetti ai lavori tra i rivali della Scuderia. Ala anteriore, prese d'aria dei freni anteriori, fondo ed ala posteriore erano le sue componenti principali. Possiamo dire, senza alcun timore di smentita, che si sia trattato dello sviluppo più esteso sinora introdotto sulla SF90, da inizio stagione, superiore anche a quello adottato in Spagna. Di primo acchito, ciò ha fatto immediatamente pensare che dopo una prima parte di stagione, (ad eccezione appunto di Barcellona), in cui, di fatto la monoposto non presentava che modifiche trascurabili, questo pacchetto sia stato deliberato come una rielaborazione del programma di sviluppo inizialmente previsto.

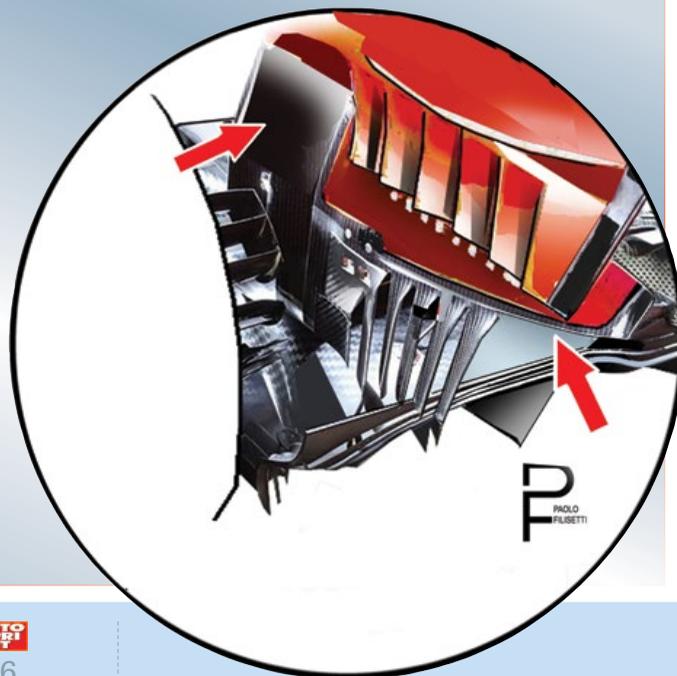
In sostanza, in Ferrari, dopo i problemi emersi a Melbourne, è come se avessero resettato il piano di sviluppo programmato, cercando prima di capire quale direzione prendere per correggere i punti deboli di questa vettura. Come noto, è emerso

GLI INTERVENTI HANNO AVUTO PER OGGETTO ALA ANTERIORE, PRESE D'ARIA DEI FRENI, FONDO E ALA POSTERIORE

che uno dei problemi principali o, per meglio dire, quello principale risolvibile con interventi limitati all'aerodinamica, fosse la carenza del carico generato. Binotto, anche nell'immediato dopo gara, in Francia, ha ribadito che la direzione intrapresa, ovviamente, è stata e continuerà ad es-

MODIFICATE LE PARATIE NELL'ALA POSTERIORE DELLA SF90

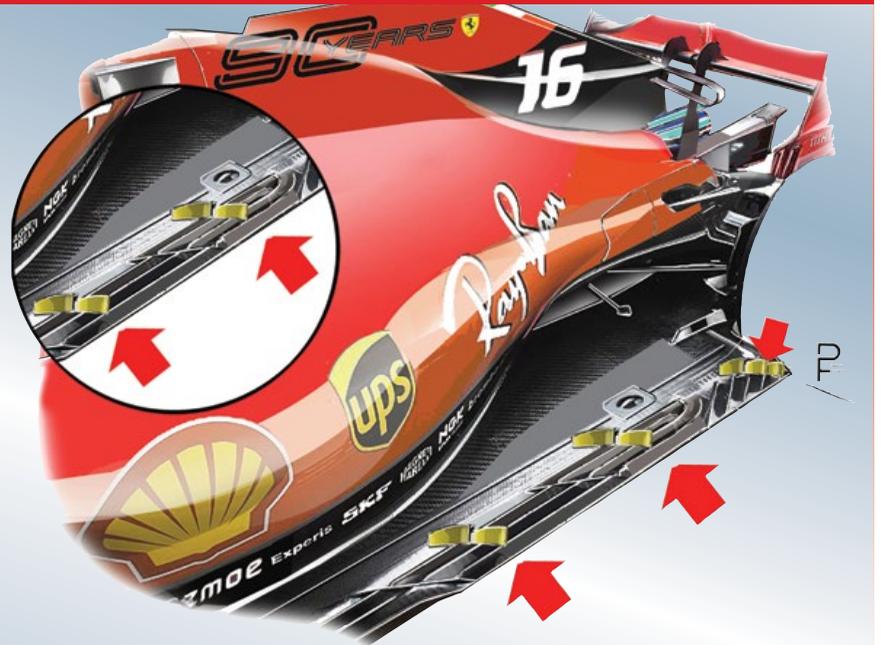
L'ALA POSTERIORE, È STATA MODIFICATA NELLE PARATIE. QUESTE ORA SONO PRIVE NELLA PARTE INFERIORE ALL'ALTEZZA DEL BORDO DI ENTRATA DELLE AMPIE SOFFIATURE CHE RETTIFICAVANO IL FLUSSO IN QUESTO PUNTO. POSTERIORMENTE, INVECE SONO STATE RIDOTTE LE FRANGE VERTICALI.



sere anche nelle prossime gare, quella di un incremento della deportanza seppur a discapito dell'efficienza in rettilineo. Partendo dalle parole del team principal, ritornando all'analisi delle modifiche introdotte, è chiaro che l'unica a non aver convinto i tecnici, già a partire dalle prime due sessioni di prove libere, in cui è stato effettuato un confronto incrociato con il vecchio, sulle due vetture, sia il fondo. Quest'elemento, visivamente mostrava una stretta "parentela" con quello precedente, differenziandosi superiormente, per la comparsa di una doppia serie di generatori di vortice, posti diagonalmente in corrispondenza delle soffiature longitudinali.

Queste, appunto, erano le caratteristiche visibili, che però erano sicuramente accompagnate da una diversa profilatura dei canali del diffusore posteriore. È corretto sottolineare che il nuovo fondo, non sia stato definitivamente accantonato, e sarà provato ulteriormente, in Austria questo fine settimana. In questo caso, non sarebbe corretto parlare di mancanza di correlazione, tra simulatore, galleria del vento e pista. Ciò infatti, è stato ribadito con decisione ed assoluta chiarezza sempre da Mattia Binotto. Ciò nonostante, resta l'evidenza, che seppur in modo meno palese di quanto avvenuto in Spagna, per la seconda volta i nuovi sviluppi non abbiano convinto del tutto. Operando ora un'analisi di dettaglio delle componenti nuove, promesse e mantenute sulle monoposto per tutto il fine settimana, la nuova ala anteriore, come già detto, apparentemente conserva una forte "parentela" con la versione precedente, ma nei fatti ne è una radicale evoluzione. Se, infatti, il concetto dell'OUT WASH, (deviazione all'esterno delle ruote anteriori dei flussi d'aria), è stato mantenuto, è altrettanto palese sia stato di molto ridimensionato. Le principali differenze tangibili, riguardano il profilo principale maggiormente curvato verso il basso in prossimità delle paratie laterali, i flap, ora privi della torsione che ne produceva un progressiva riduzione di incidenza verso l'esterno e, per ultime, le paratie laterali dotate di un taglio rettangolare in corrispondenza dello spigolo superiore posteriore. Nel marciapiede esterno, inoltre, è stato aggiunto un generatore di vortici di sezione triangolare per incrementare l'estrazione laterale dei filetti fluidi deviati verso l'esterno. Gli interventi sull'ala posteriore, invece, sono concentrati a livello delle paratie laterali. Di fatto, questi elementi sono stati rivisti, nella loro sezione inferiore, sia all'altezza del bordo di ingresso, dove sono sparite le ampie soffiature verticali, (rettificatori) contestualmente ad una riduzione del

ECCO LA NUOVA VERSIONE DEL FONDO PER LA FERRARI

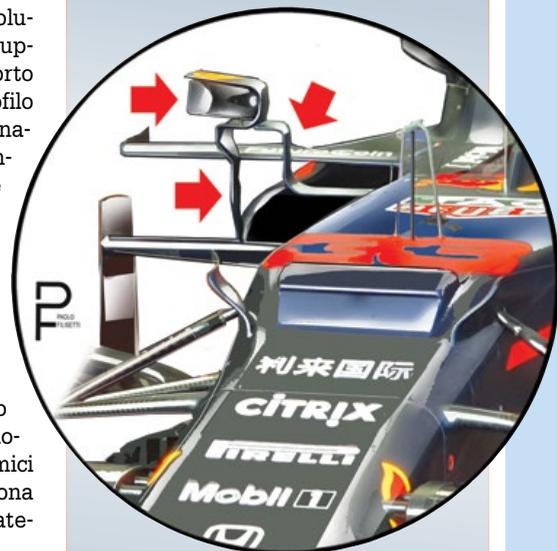


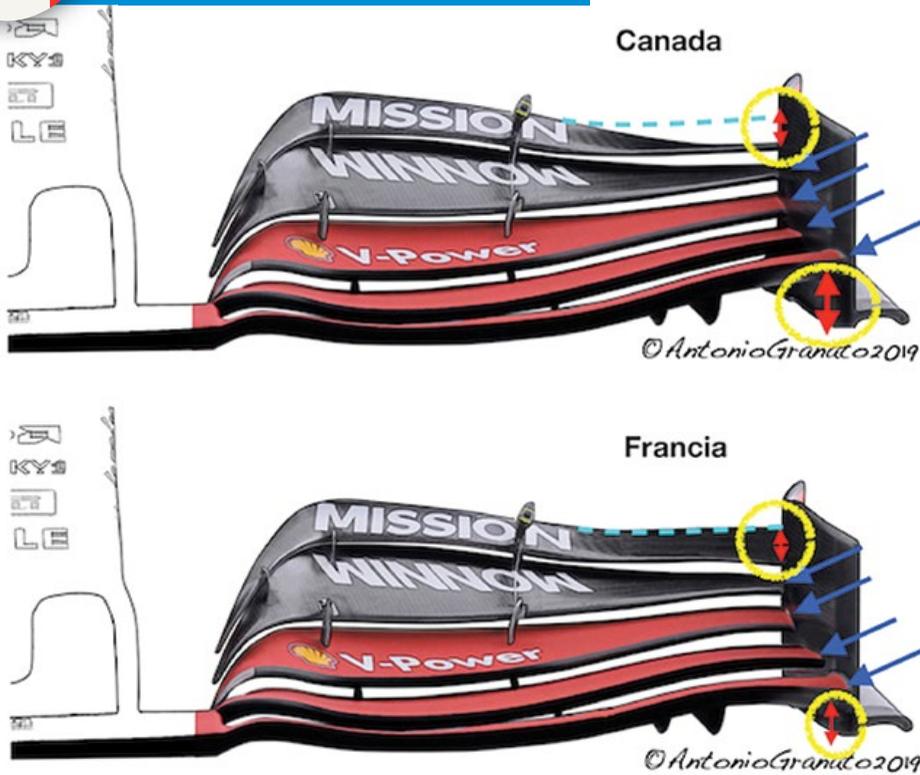
VISIVAMENTE LA NUOVA VERSIONE DEL FONDO, SI DIFFERENZIAVA PER LA PRESENZA DI UNA DOPPIA SERIE DI GENERATORI DI VORTICI POSTI DIAGONALMENTE IN CORRISPONDENZA DELLE SOFFIATURE LONGITUDINALI LATERALI. I RISCONTRI NON POSITIVI, NE HANNO DETERMINATO IL MOMENTANEO ACCANTONAMENTO

numero di frange verticali, che deviavano il flusso all'esterno, sopra il diffusore. Pare, nello specifico, che producessero un marginale bloccaggio, da cui, si è optato per l'eliminazione. Se la Ferrari ha di fatto attirato l'attenzione, anche mediatica, per l'ampiezza del pacchetto introdotto, un altro team, la Red Bull, lo ha fatto per la tipologia di sviluppo adottato, a livello degli specchietti retrovisori. Abbiamo potuto vedere, nel corso delle gare sinora disputate, che questi elementi giocano un ruolo non secondario nella gestione dei flussi diretti al posteriore, ed alle imboccature delle fiancate. In questo caso la RB15, presentava una complessa evoluzione di questi elementi a livello dei supporti. Nello specifico, non solo il supporto più interno è caratterizzato da un profilo ad S squadrato, che inglobava la carenatura superiore degli specchietti, ma anche quello esterno, funge da deviatore di flusso, per incrementare la pressione d'ingresso del flusso d'aria diretto nelle prese d'aria delle fiancate, mentre una porzione esterna viene deviato grazie alla generazione di piccoli vortici che spingono lontano le turbolenze generate da questi elementi. Si tratta ovviamente di un intervento di micro aerodinamica, che però, dimostra l'accurata ricerca degli aerodinamici di Milton Keynes, per ottimizzare la zona davanti alle fiancate, decisamente strategica. ●

REB BULL CAMBIA SPECCHII!

I RETROVISORI DELLA RB15, RAPPRESENTANO FORSE L'EVOLUZIONE PIÙ SPINTA SINORA VISTA DI QUESTI ELEMENTI, ANCHE RISPETTO AD ESPERIMENTI PRECEDENTI EFFETTUATI SU ALTRE MONOPOSTO. NELLO SPECIFICO IL SUPPORTO INTERNO CURVO AD S CORICATA VERSO L'ESTERNO, LAVORANDO IN CONGIUNZIONE A QUELLO VERTICALE, ESTERNO, DETERMINA UN INCREMENTO DELLA PRESSIONE DELLA PORZIONE DEL FLUSSO DIRETTA VERSO LE IMBOCCATURE DELLE FIANCATE. INTERESSANTE LE GESTIONE DELLE TURBOLENZE DEVIATE ALL'ESTERNO.





Ala Rossa promossa

LA CONFIGURAZIONE PER L'ANTERIORE È STATA SPERIMENTATA MIGLIORANDO L'INSERIMENTO IN CURVA DELLA FERRARI SF90

Si è parlato molto di come la nuova ala anteriore, portata in pista a Le Castellet, avrebbe indirettamente aiutato i tec-

nici aerodinamici della Ferrari a trovare un disallineamento tra i dati della galleria del vento, il simulatore e quanto porta-

SUTTON-IMAGES.COM



to effettivamente in pista. Un errore che avrebbe riguardato, quella che viene definita la "mappatura aerodinamica" della vettura. I team, infatti, "mappano" la monoposto registrando le pressioni del flusso aerodinamico nei vari punti sensibili e che servono da riferimento per correggere i dati che vengono estratti successivamente dalla galleria del vento.

Va ricordato, infatti, che in galleria si lavora su modelli in scala e con una velocità del vento ridotta. Per prima cosa la vettura è pari al 60% delle dimensioni reali, mentre la velocità del vento che non può essere superiore ai 50m/s, circa 180 km/h. Per questo, i team utilizzano un coefficiente di calcolo (numero di Reynolds) per correggere i dati ottenuti dai modelli alle dimensioni reali con cui poi progetteranno il particolare studiato. Tutto questo, per quanto possa essere preciso il calcolo, comporterà sempre dei margini di errore, tanto piccoli quanto più precisa e ben calibrata sarà la struttura del tunnel.

A quanto sembrava la nuova ala anteriore aveva evidenziato la presenza di un errore presente nella mappatura aerodinamica che, di fatto, avesse poi condizionato negativamente il resto del lavoro degli aerodinamici. Errore che, una volta corretto, sarebbe stato in grado di migliorare le performance della vettura di ben tre decimi di secondo, stima fatta al simulatore da uno dei collaudatori Ferrari dopo l'intervento di correzione eseguito dagli aerodinamici a Maranello. Ipotesi, che sembrava da subito poco credibile. Immaginare che un team che, a seguito di test e controlli incrociati di ogni genere, non si fosse accorto di un errore di questo tipo sembrava difficile da credere e inaccettabile per gli standard della Formula Uno. Voci, evidentemente solo voci, che, in effetti, non hanno trovato riscontro in pista. Certo da una parte sarebbe stato meglio che l'errore ci fosse stato e che questo fosse stato risolto consentendo un avvicinamento alle due Mercedes. Purtroppo però, già dalle qualifiche, si è capito, visti i distacchi, che l'errore, o non c'era, o era irrilevante dal punto di vista della performance. Di tante supposizioni, solo un dato certo, l'ala anteriore sembra funzionare, ed i piloti hanno riferito di una macchina migliore nell'inserimento in curva. Certamente non è stata stravolta l'ala della Sf90 che rimane fedele all'outwash, anche se, in parte, la rivede e la rende forse meno estrema di quanto era nella sua versione iniziale. Vedi figura. Più carico ma anche più drag e da qui si potrà ripartire guardando, probabilmente, con un occhio già al 2020.

Antonio Granato

Per una
Vacanza da sogno,
sei nel posto
sbagliato.

PRIMA TV ASSOLUTA

TURISTI PER DMAX

POSTI ASSURDI E DOVE TROVARLI

DA GIOVEDÌ 27 GIUGNO 22.20

#TuristiPerDMAX



CANALE 52 |  Dplay



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Giovinazzi	7°	30"842
Ricciardo	16°	31"031
Magnussen	16°	30"832
Gasly	17°	30"228
Norris	18°	30"576
Pérez (+5")	18°	37"286
Sainz Jr.	19°	29"920
Verstappen	20°	30"118
Leclerc	21°	30"203
Bottas	23°	30"412
Hamilton	24°	30"186
Kubica	24°	29"792
Vettel	25°	30"044
Albon	25°	30"279
Russell	25°	31"950
Raikkonen	31°	29"975
Grosjean	31°	30"837
Kvyat	32°	30"233
Russell	33°	37"494
Hülkenberg	34°	30"884
Giovinazzi	34°	31"697
Stroll	39°	30"849
Vettel	51°	30"468

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	1.24'31"198	219.846	1'32"764	53
2°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 18"056	219.066	1'33"586	43
3°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	53	a 18"985	219.026	1'33"828	40
4°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	53	a 34"905	218.343	1'34"162	38
5°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	53	a 1'02"796	217.157	1'32"740	53
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	53	a 1'35"462	215.784	1'34"561	52
7°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	52	a 1 giro	215.334	1'34"950	46
8°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	52	a 1 giro	215.310	1'34"754	45
9°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	52	a 1 giro	215.232	1'35"197	47
10°	P.Gasly (Francia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	52	a 1 giro	215.011	1'35"150	42
11°	D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	52	a 1 giro (b)	214.950	1'34"873	47
12°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 1 giro	214.796	1'35"014	42
13°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 1 giro	214.696	1'34"924	44
14°	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	52	a 1 giro	214.182	1'35"225	43
15°	A.Albon (Thailandia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	52	a 1 giro	214.081	1'35"029	51
16°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	52	a 1 giro	213.363	1'35"115	50
17°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	52	a 1 giro	213.152	1'35"692	50
18°	R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 2 giri	210.167	1'36"608	50
19°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 2 giri	209.794	1'35"830	51

NON CLASSIFICATI

R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	44	Rit.volontario	213.036	1'35"691	42
----------------------	--------------------------	----	----------------	---------	----------	----

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO L'OTTAVO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	2	2	1	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	2	2	2	1	1	1
FERRARI	VETTEL	FERRARI	2	2	2	1	1	2
FERRARI	LECLERC	FERRARI	2	2	2	1	1	2
RED BULL	VERSTAPPEN	HONDA	3	3	3	2	2	2
RED BULL	GASLY	HONDA	3	3	3	2	2	2
RACING POINT	PEREZ	MERCEDES	2	2	2	1	1	1
RACING POINT	STROLL	MERCEDES	3	3	3	2	1	1
WILLIAMS	RUSSEL	MERCEDES	2	2	2	1	3	3
WILLIAMS	KUBICA	MERCEDES	2	2	2	1	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	4	4	4	3	2	3
RENAULT	RICCIARDO	RENAULT	3	3	3	2	2	2
TORO ROSSO	KVYAT	HONDA	4	4	4	3	3	3
TORO ROSSO	ALBON	HONDA	3	2	2	2	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	2	2	1	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	2	2	2	1	2	3
MCLAREN	SAINZ	RENAULT	3	3	3	2	2	2
MCLAREN	NORRIS	RENAULT	2	2	2	2	2	2
ALFA ROMEO	RAIKKONEN	FERRARI	2	2	2	1	2	2
ALFA ROMEO	GIOVINAZZI	FERRARI	2	2	2	1	2	3

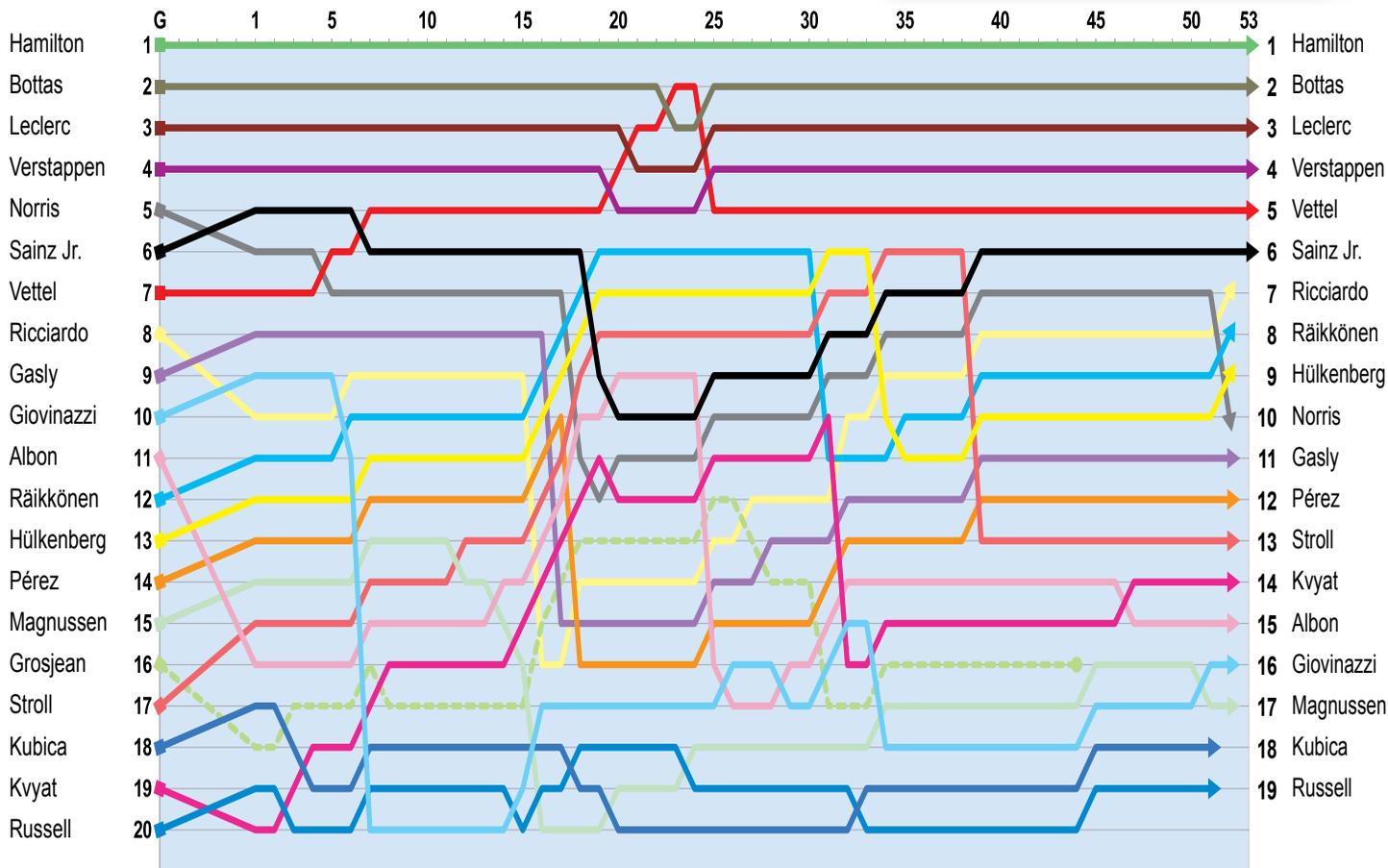


FRANCIA | 8a gara del mondiale F1 | 23 giugno 2019 | Circuit Paul Ricard (5,842 km)
 | Distanza: 309.690 km Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

LEGENDA

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

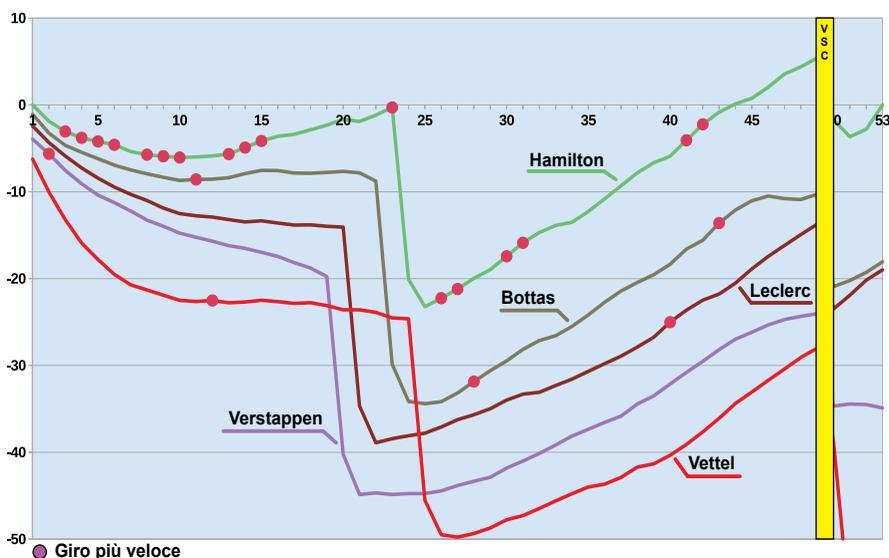
L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO DEL MISTRAL
 165 METRI PRIMA DELLA CURVA 8

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Ricciardo	342.5	Vettel	341.1
Raikkonen	341.8	Kvyat	339.7
Giovinazzi	341.2	Stroll	339.6
Vettel	340.3	Albon	337.6
Albon	340.2	Hülkenberg	336.6
Leclerc	339.8	Ricciardo	336.4
Pérez	339.7	Magnussen	336.2
Hülkenberg	339.5	Russell	334.6
Hamilton	338.6	Norris	334.4
Magnussen	337.1	Raikkonen	333.5
Bottas	336.9	Giovinazzi	331.8
Norris	336.6	Leclerc	330.4
Stroll	335.9	Grosjean	329.8
Sainz Jr.	335.4	Gasly	329.8
Verstappen	333.9	Pérez	326.6
Kubica	333.3	Verstappen	325.3
Russell	331.5	Hamilton	323.1
Gasly	331.4	Kubica	315.9
Grosjean	330.3	Sainz Jr.	313.3
Kvyat	329.4	Bottas	313.2

I DISTACCHI



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



PROVE LIBERE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+)

1'28"319 media 238,127 km/h
Primato Precedente:

L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)

1'30"029 media 233,604 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

S.Vettel (Ferrari SF90)

1'32"740 media 226,775 km/h
Primato precedente:

V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)

1'34"225 media 223,301 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+)

1h30'11"385 media 206,025 km/h

VENERDI 21 GIUGNO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Bottas	1'32"807	1'30"937
2° Hamilton	1'32"738	1'31"361
3° Leclerc	1'33"111	1'31"586
4° Vettel	1'33"790	1'31"665
5° Norris	1'34"110	1'31"882
6° Verstappen	1'33"618	1'32"049
7° Sainz Jr.	1'34"261	1'32"432
8° Gasly	1'34"091	1'32"448
9° Raikkonen	1'35"522	1'32"677
10° Magnussen	1'35"410	1'32"789
11° Giovinazzi	1'36"102	1'32"973
12° Ricciardo	1'34"540	1'33"020
13° Albon	1'34"804	1'33"023
14° Hülkenberg	1'34"810	1'33"081
15° Kvyat	1'35"326	1'33"254
16° Pérez	1'34"809	1'33"300
17° Grosjean	1'37"620	1'33"591
18° Stroll	1'35"063	1'33"884
19° Russell	s.t.	1'34"614
20° Kubica	1'37"172	1'35"195
21° Latifi	1'37"147	s.t.

SABATO 22 GIUGNO

	3ª SESSIONE
1° Bottas	1'30"159
2° Hamilton	1'30"200
3° Leclerc	1'30"605
4° Vettel	1'30"633
5° Verstappen	1'31"538
6° Gasly	1'31"599
7° Norris	1'31"654
8° Ricciardo	1'31"802
9° Sainz Jr.	1'31"887
10° Raikkonen	1'31"943
11° Hülkenberg	1'32"023
12° Giovinazzi	1'32"171
13° Albon	1'32"178
14° Grosjean	1'32"385
15° Magnussen	1'32"400
16° Pérez	1'32"491
17° Kvyat	1'32"540
18° Stroll	1'32"678
19° Kubica	1'33"902
20° Russell	1'39"987

POLE POSITION

SABATO 22 GIUGNO			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'30"609	1'29"520	1'28"319	21"951	27"300	39"005	
2° Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'30"550	1'29"437	1'28"605	22"046	27"493	39"066	
3° Leclerc	Ferrari SF90	1'30"647	1'29"699	1'28"965	22"184	27"434	39"215	
4° Verstappen	Red Bull RB15	1'31"327	1'30"099	1'29"409	22"279	27"652	39"455	
5° Norris	McLaren MCL34	1'30"989	1'30"019	1'29"418	22"369	27"631	39"407	
6° Sainz Jr.	McLaren MCL34	1'31"073	1'30"319	1'29"522	22"254	27"648	39"611	
7° Vettel	Ferrari SF90	1'31"075	1'29"506	1'29"799	22"370	27"388	39"675	
8° Ricciardo	Renault R.S.19	1'30"954	1'30"369	1'29"918	22"514	27"630	39"725	
9° Gasly	Red Bull RB15	1'31"152	1'30"421	1'30"184	22"523	27"880	39"685	
10° Giovinazzi	Alfa Romeo C38	1'31"180	1'30"408	1'33"420	22"667	27"745	39"996	
11° Albon	Toro Rosso STR14	1'31"445	1'30"461		22"570	27"863	39"857	
12° Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'30"972	1'30"533		22"651	27"754	39"940	
13° Hülkenberg	Renault R.S.19	1'30"865	1'30"544		22"610	27"583	40"128	
14° Pérez	Racing Point RP19	1'30"964	1'30"738		22"815	28"038	39"808	
15° Magnussen	Haas VF-19	1'31"166	1'31"440		22"791	27"921	40"105	
16° Kvyat	Toro Rosso STR14	1'31"564			22"929	28"196	40"439	
17° Grosjean	Haas VF-19	1'31"626			22"804	28"183	40"562	
18° Stroll	Racing Point RP19	1'31"726			23"164	28"150	40"412	
19° Russell	Williams FW42	1'32"789			23"220	28"491	41"078	
20° Kubica	Williams FW42	1'33"205			23"566	28"649	40"990	

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA: 44 Hamilton Mercedes 1'28"319, 77 Bottas Mercedes 1'28"605

2ª FILA: 16 Leclerc Ferrari 1'28"965, 33 Verstappen Red Bull 1'29"409

3ª FILA: 4 Norris McLaren 1'29"418, 55 Sainz McLaren 1'29"522

4ª FILA: 5 Vettel Ferrari 1'29"799, 3 Ricciardo Renault 1'29"918

5ª FILA: 10 Gasly Red Bull 1'30"184, 99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'33"420

6ª FILA: 23 Albon Toro Rosso 1'30"461, 7 Raikkonen Alfa Romeo 1'30"533

7ª FILA: 27 Hulkenberg Renault 1'30"544, 11 Perez Racing Point 1'30"738

8ª FILA: 20 Magnussen Haas 1'31"440, 8 Grosjean Haas 1'31"626

9ª FILA: 18 Stroll Racing Point 1'31"726, 88 Kubica Williams 1'33"205

10ª FILA: 26 Kvyat(a) Toro Rosso 1'31"564, 63 Russell(a) Williams 1'32"789

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



MONDIALE PILOTI

	TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 28/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 17/12	
1° L.Hamilton	187	18	25	25	18	26	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° V.Bottas	151	26	18	18	25	18	15	13	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° S.Vettel	111	12	10	15	15	12	18	18	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° M.Verstappen	100	15	12	12	12	15	12	10	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° C.Leclerc	87	10	16	10	11	10	(m.)	15	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° P.Gasly	37	(11°)	4	9	(m.)	8	11	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° C.Sainz Jr.	26	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	(11°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° K.Raikkonen	19	4	6	2	1	(14°)	(17°)	(15°)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° D.Ricciardo	16	-	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	8	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° N.Hülkenberg	16	6	(17°)	-	(14°)	(13°)	(13°)	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° K.Magnussen	14	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	(17°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° L.Norris	14	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	(m.)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° S.Pérez	13	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	(12°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° D.Kvyat	10	1	(12°)	-	(m.)	2	6	1	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° A.Albon	7	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	(m.)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° L.Stroll	6	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	2	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° R.Grosjean	2	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° A.Giovinazzi	0	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	(13°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° G.Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	(16°)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° R.Kubica	0	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	(18°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto. Un punto aggiuntivo per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	338	18/26	25/18	25/18	18/25	26/18	25/15	25/13	25/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	198	12/10	10/16	15/10	15/11	12/10	18/0	18/15	11/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	137	0/15	4/12	9/12	0/12	8/15	11/12	4/10	1/12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° McLaren	40	-	8/0	-	4/6	0/4	0/8	-	2/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Renault	32	0/6	-	6/0	-	-	2/0	8/6	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Racing Point	19	0/2	1/0	4/0	8/2	-	-	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Alfa Romeo	19	4/0	6/0	2/0	1/0	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Toro Rosso	17	0/1	2/0	1/0	-	0/2	4/6	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Haas	16	0/8	-	-	-	1/6	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Williams	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato) Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

CAMBIO GOMME

RICCIARDO	M	H	
NORRIS	M	H	
VETTEL	M	H	S
RAIKKONEN	H	M	
GROSJEAN	H	M	
GASLY	S	H	
PÉREZ	M	H	
LECLERC	M	H	
STROLL	H	M	
MAGNUSSEN	M	H	
ALBON	M	H	
KVYAT	H	M	
HÜLKENBERG	H	M	
VERSTAPPEN	M	H	
HAMILTON	M	H	
SAINZ JR.	M	H	
RUSSELL	M	H	M
BOTTAS	M	H	
KUBICA	M	H	
GIOVINAZZI	S	H	M

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-53°
----------	--------

NOTE

- (a) Uso di elementi della Power Unit addizionali: partenza imposta da fondo griglia.
(b) Penalizzazione di 10" per aver obbligato un rivale ad andare fuori pista (5") e per aver lasciato il tracciato ottenendo vantaggio nei confronti di un rivale (5").

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. De Vries; 2. Sette Camara; 3. Aitken. Gara-2: 1. Hubert; 2. Correa; 3. Zhou

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

De Vries si prende l'attico

di [Alessandro Gargantini](#)

LE CASTELLET - Nelle corse, come nella vita, è importante cogliere l'attimo. E quanto sta accadendo nel campionato di seconda serie ne è la chiara dimostrazione. Prendiamo la marcia in questa stagione di Nyck de Vries, che con la vittoria colta nella feature race disputata sullo storico tracciato provenzale ha sottratto a Latifi le redini della seconda serie. Il ventiquattrenne olandese ha iniziato la sua terza stagione nella categoria in sordina, con un sesto e un settimo posto in Bahrain. Mentre i suoi naturali rivali nella corsa al titolo, Ghiotto e Latifi, festeggiavano rispettivamente un primo e un secondo posto (il veneto) e un primo e un terzo posto (il canadese), De Vries masticava amaro al ritorno da Sakhir. E la seconda posizione di Baku, unico podio nelle successive tre corse, non contribuiva a cambiare di un granché il quadro generale. Ma quando la griglia invertita dopo il quinto posto colto nella Feature Race di Barcellona l'ha agevolato nel ritorno al successo nella Sprint race del giorno successivo, il piccolo olandese dell'Art Gran Prix ha cambiato passo e si è poi ripetuto sulle strade di Montecarlo e al Paul Ricard, vincendo tre su quattro corse in sequenza. E ora che ha preso slancio e fiducia, appare certamente il pilota nato a Sneek il principale candidato al titolo.

Sul circuito francese De Vries ha vinto grazie ad un ottimo spunto in partenza che gli ha consentito, nonostante la quarta posizione in griglia, di imboccare al comando la esse dopo il via. Una volta conquistata la leadership della corsa, l'olandese ha ben contenuto Aitken, che pure aveva compiuto con successo un undercut al cambio gomme, e Sette Camara, che ha steccato al via, ma che sul finale

NICK CONQUISTA GARA-1 E VA AL COMANDO DELLA SERIE. GARA-2 TUTTA PER I DEBUTTANTI CON HUBERT, CORREA E ZHOU CHE CHIUDONO NELL'ORDINE



PROTAGONISTI E COMPRIMARI A LE CASTELLET

In alto, Aitken e Nyck De Vries. Qui sopra l'olandese festeggia la vittoria in gara-1, sotto Mick Schumacher e Tatiana Calderon. Nell'altra pagina, in alto Sette Camara e Aitken in lotta e Hubert su podio in gara-2. In alto a destra, Luca Ghiotto e in basso, Giuliano Alesi





ha riconquistato la piazza d'onore. La corsa del sabato sarà ricordata per il mesto ritiro di Mick Schumacher, ottavo in qualifica, abbattuto alla seconda curva dal fuoco amico del team mate Gelael, che ha tagliato all'interno la pista per finire rovinosamente contro la monoposto del compagno alla Prema, che ha compiuto uno spaventoso salto e ha riportato notevoli danni. Se Mick ha avuto un boccone amaro da digerire, questa volta è arrivato un sorriso per Giuliano Alesi, che ha portato per la prima volta a punti la sua monoposto schierata dal team Trident. Nella Sprint Race si sono scatenati i rookies, con il francese Anthoine Hubert che ha guidato la corsa dall'inizio alla fine ed ha celebrato il secondo successo nella categoria, dopo quello colto a Montecarlo, davanti al pubblico di casa. Il ragazzo di Lione, protetto Renault, ha preceduto Correa e il redditizio cinese Zhou, per un podio integralmente composto da debuttanti. Al termine del quinto appuntamento stagionale, la classifica generale vede De Vries, soltanto decimo nella Sprint Race, al comando con dodici lunghezze di vantaggio su Latifi, che in suolo francese ha conquistato soltanto un quinto e un sesto posto a causa di problemi di assetto che hanno afflitto il team DAMS sulla pista di casa. L'altro portacolori dell'equipe francese, Sette Camara, rientra dalla provenza con un secondo ed un quinto posto che gli consentono di portarsi al quarto posto nella graduatoria di campionato alle spalle di Aitken, che ha collezionato una terza e una quarta piazza. ●



Ghiotto ancora fuori dai punti

INIZIANO A ESSERE TROPPE LE RECRIMINAZIONI PER IL VENETO CHE ORA STA PERDENDO IL CONTATTO COL VERTICE DELLA GRADUATORIA

Iniziano ad essere troppe le recriminazioni per Luca Ghiotto, il cui cammino verso il titolo della seconda categoria si sta facendo irto e sembra essersi fermato con la seconda posizione nella Sprint Race di Barcellona. Da quel momento, ci sono quattro impressionanti caselle vuote nella classifica accanto al nome del pilota di Arzignano, che sta perdendo il contatto dal vertice della graduatoria. Dopo la corsa sfortunata di Montecarlo, dalla quale si è portato in eredità la penalizzazione di tre posizioni in griglia per il tamponamento a Ragunathan, anche al Paul Ricard le cose per Luca non sono filate per il verso giusto. L'undicesima posizione in una sessione di qualifica frammentata e caratterizzata da due bandiere rosse, cui si è sommata la sanzione, hanno costretto il veneto a scattare dalla settima fila. Come da sua consuetudine il ventiquattrenne vicentino si è prodigato in una convincente rimonta che l'ha messo nelle condizioni di puntare al podio. Ma un guasto a un sensore di una ruota anteriore e una serie di anomalie di natura elettrica, cui si è sommato l'irrigidimento dello sterzo dopo il cambio gomme, hanno minato il ritmo del pilota italiano, che ha concluso la feature race in una via di fuga con un tirante dello sterzo rotto. La domenica, la rimonta di Ghiotto si è fermata al dodicesimo posto. Al veneto in questo momento non ne va bene una, ma soprattutto ora è fondamentale che il driver di UNI-Virtuosi non perda focus, perché il campionato è comunque ancora lungo e già il prossimo fine settimana in Austria avrà una chance per rilanciarsi. ●



Rossi non molla

SU UNA DELLE PISTE PIÙ TOSTE DELL'INDYCAR, ALEXANDER VA A SEGNO E ORA È A SOLI 7 PUNTI DAL LEADER NEWGARDEN

È stata una gara da padrone quella che Alexander Rossi ha messo in scena a Road America. Su una delle piste più "toste" della serie, un saliscendi di 4 km con curvoni veloci e pochi spazi di fuga, il pilota di Michael Andretti ha messo in chiaro le sue intenzioni sin dalla partenza. Dopo essersi dovuto accontentare del 2° posto nei confronti di Colton Herta in qualifica, Rossi ha subito buttato sul piatto tutte le sue carte. Prima si è "nascosto" alle spalle del rivale per prendere la scia, poi si è lanciato all'esterno nella prima curva, da terza piena. Io non mollo, vedi un po' tu. Questo il messaggio lanciato chiaramente a Herta, che ha provato a tenersi affiancato in curva 2, ma ha dovuto cedere. Da quel momento in avanti è stato un mono-

logo. Rossi ha impostato un passo irraggiungibile per tutti gli altri, e il team non ha sbagliato nulla in termini di strategia. A dargli una mano, ovviamente, è stata anche la mancanza di situazioni di cautions: su un tracciato così complicato, un'eventualità più unica che rara. Un Rossi così in forma fa davvero paura a tutti, a partire da coloro che hanno completato il podio, ovvero Will Power e Josef Newgard. Quest'ultimo ha disputato una corsa di prim'ordine, ma non ha avuto speranze in termini di ritmo base.

Troppa la differenza e troppo il margine che l'avversario aveva da gestire. Ora, la leadership di Newgard in classifica si è ridotta a soli 7 punti. Ma in realtà, quello che fa più paura di Rossi non è la velocità

in sé o il suo punteggio. È la capacità mostrata a Road America di evolversi, comprendere i problemi o eventuali debolezze e risolverli nel weekend di gara. Poi, creare un bagaglio di esperienza per evitare il ripetersi delle stesse situazioni in futuro. Al venerdì per lui c'erano stati tanti errori, con una vettura che non andava come voleva e che lo costringeva, per tenere "giù", a rischiare troppo. Al sabato, dopo averci lavorato con la squadra, è arrivata la seconda posizione in qualifica. Ma non è bastato. Sabato notte, il lavoro è stato frenetico. Il risultato della corsa è sotto gli occhi di tutti. Rossi affronterà all'attacco le prossime gare, in particolare quelle sul "cittadino" di Toronto e a Mid-Ohio (come conformazione simile a Road America). Proprio a Mid-Ohio il team Penske ha in programma un test che potrà risultare decisivo per delinearne tutta l'ultima parte della stagione.

Comunque vada, Rossi sicuramente sorride sotto i baffi visto che sono tutti pronti a cercare di accaparrarsi i suoi servizi all'imminente scadenza del contratto, indipendentemente da come andrà la rincorsa al titolo. Coinvolti Andretti, alla ricerca del rinnovo, ma anche Roger Penske e Chip Ganassi. In gara, alle spalle di Power e Newgard, si è piazzato con una prova regolare Graham Rahal, seguito però da Scott Dixon, autore di un weekend speculare a quello di Rossi in termini di performance, solo molto più sfortunato. In difficoltà col set-up, Dixon e il team hanno lavorato migliorando costantemente, ma la rottura del motore in qualifica ha portato il kiwi ad accontentarsi del dodicesimo posto. In gara, una tamponata da Ryan Hunter-Reay l'ha lasciato venticinquesimo e ultimo al primo giro. Nonostante l'assenza di cautions, Dixon ha recuperato la coda del gruppo a suon di giri veloci, superando rivali su rivali e terminando in top-5. Fosse partito là davanti, avrebbe probabilmente potuto giocarsi la vittoria, chissà.

Marco Cortesi



ALEXANDER RE DI ROAD AMERICA

A sinistra Rossi festeggia la vittoria a Elkhart Lake, dove ha messo alle sue spalle Power e Newgard che hanno chiuso in quest'ordine



AL TRAGUARDO

Elkhart Lake (USA), 22-23 giugno 2019

Gara: 1. Rossi 55 giri in 1h39'40"4743, alla media di 213,872 kmh; 2. Power (Dallara-Chevy) a 28"4391; 3. Newgard (Dallara-Chevy) a 31"8443; 4. Rahal a 33"4094; 5. Dixon a 39"1173; 6. Rosengvist a 41"7825; 7. Hinchcliffe a 45"5520; 8. Herta a 47"6935; 9. Pagnaud (Dallara-Chevy) a 53"8945; 10. Sato a 58"9047; 11. Hunter-Reay a 1'01"0878; 12. Bourdais a 1'03"9724; 13. Ericsson a 1'17"7859; 14. Pigot (Dallara-Chevy) a 1'19"6032; 15. Harvey a 1'42"2456; 16. Chilton (Dallara-Chevy) a 1'46"5309; 17. O'Ward a 1 giro; 18. Veach a 1 giro; 19. Ferrucci a 1 giro; 20. Leist (Dallara-Chevy) a 1 giro; 21. Kanaan (Dallara-Chevy) a 1 giro; 22. Carpenter (Dallara-Chevy) a 1 giro (gli altri su Dallara-Honda).

Giro più veloce: Herta in 1'45"0774 alla media di 221,319 kmh.

Campionato: 1. Newgard 402 punti; 2. Rossi 394; 3. Pagnaud 341; 4. Dixon 308; 5. Power 294.

LE CASTELLET - Nel 2° round 2019 della F3 i portacolori del team Prema Jehan Daruvala e Robert Shwartzman si sono spartiti i gradini più alti del podio, a conferma del prepotente ingresso del pluri-decorato team veneto nella categoria. La gara del sabato si è rivelata un vero trionfo per le scuderie italiane, con Prema e Trident che hanno integralmente monopolizzato il podio. L'equipe vicentina anche quest'anno si è rivelata micidiale nella sua capacità di adattamento a una nuova categoria. Nel 2016, l'arrivo nella seconda serie era coinciso con una perentoria



Prema spadroneggia

IL TEAM VICENTINO SBANCA ANCHE IN FRANCIA CON DURAVALA E SHWARTZMAN CHE SI SONO SPARTITI LE VITTORIE. ECCO COME

doppietta in campionato da parte di Gally e Giovinazzi, oltre che con la conquista del titolo squadre. Ovunque si presenti, lo squadrone diretto da Renè Rosin non paga dazio al noviziato e diventa velocemente il punto di riferimento. E così sta avvenendo anche quest'anno con il nuovo format della terza categoria, che vede i suoi allievi Shwartzman e Daruvala contendersi il primato al vertice della graduatoria. L'indiano, dopo aver vinto la domenica a Montmelò, sembra davvero averci preso gusto. Il russo sta invece prendendo il sopravvento su Armstrong, che pur sta facendo decisamente bene, tra gli junior della FDA. Il pilota di Bombay ha dominato la prima frazione in Provenza dopo aver superato il poleman Hughes e si è assicurato il secondo centro stagionale davanti al driver di San Pietroburgo e un ottimo Pedro Piquet, schierato dalla milanese Trident, molto consistente nel suo ritmo nella seconda fase di gara. Le due scuderie italiane rappresentano una vera eccellenza del motorsport italiano e hanno tinto di tricolore il podio del Paul Ricard.

Se le squadre fanno faville, si attende ancora il miglior Pulcini, che quest'anno non riesce a trovare il giusto equilibrio per esprimersi sui livelli di eccellenza che gli appartengono. Sulla pista di casa è andata in crisi di assetto la mietitrice di successi Art Grand Prix, che a Barcellona

aveva messo in mostra un ottimo Lundgaard ma che sul tracciato ubicato nord di Tolone non è riuscita a esprimersi sui suoi consueti livelli, sia con il rookie danese che con i promettenti Fewtrell, junior driver Renault, e Beckmann, che nella passata stagione aveva fatto faville con i colori del team Trident e che quest'anno sembra aver perso smalto. La sua scelta di lasciare il team italiano che l'ha lanciato appare, di gara in gara, sempre più discutibile.

Nella manche conclusiva, che si è rivelata molto spettacolare come quella del giorno prima, Shwartzman ha ottimamente recuperato dalla settima posizione in griglia, dopo che nelle prime fasi di gara il diciannovenne australiano Peroni e il portacolori della Red Bull Tsunoda avevano preso il sopravvento. Ma quando la corsa è entrata nella sua fase decisiva sono emersi i reali valori in campo. I porta-

cini era considerato tra i principali pretendenti al titolo. Sia per le sue qualità, che per il costante trend di crescita che gli aveva consentito di cogliere nello scorso campionato due vittorie e il 4° posto in graduatoria generale. Un risultato non da poco se conseguito con una monoposto schierata dalla squadra spagnola, certamente meno attrezzata rispetto alle equippe che tradizionalmente hanno monopolizzato la categoria come Art o Trident. Passato nel corso dei mesi invernali alla britannica Hitech GP, Leonardo sta invece incontrando imprevedibili difficoltà. Leo è stato costantemente al vertice nei pre-season test, ma quando si è trattato di fare sul serio il romano è sparito. In Spagna, soprattutto a causa di problemi tecnici. In Francia, invece, è parsa soprattutto la frenesia di recuperare in fretta a tirargli un brutto scherzo. Pulcini è stato brillante nelle libere, ma poi in qualifica un cambiamento all'assetto non gli ha consentito di andare oltre la terza fila in griglia. Nella gara principale del sabato, invece, un lungo nelle vie di fuga gli ha fatto perdere posizione e la concentrazione, con il risultato che poco dopo è stato coinvolto in un contatto multiplo, che lo ha costretto al ritiro e rovinato il suo fine settimana, chiuso ai margini della top-ten dopo una buona rimonta in race two. Un vero peccato, soprattutto perché nel caso di Pulcini le qualità sono sopra di ogni sospetto. Ma i piloti al vertice della graduatoria stanno prendendo il largo e la corsa del prossimo fine settimana a Spielberg sembra fatta apposta per invertire il trend.

Alessandro Gargantini

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Daruvala: 2. Shwartzman: 3. Piquet. Gara-2: 1. Shwartzman: 2. Piquet: 3. Daruvala.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

PULCINI SENZA PUNTI

A destra, Pulcini che ha chiuso il week end ai margini della top ten.

In alto, Daruvala e Shwartzman grandi protagonisti sulla pista di Le Castellet



ALESSANDRO PIER GUIDI: «MI STO RENDENDO CONTO DI COSA SIGNIFICHI VINCERE LA 24 ORE. ABBIAMO SCRITTO UN'ALTRA PICCOLA PAGINA NEL GRANDE RACCONTO DELLA FERRARI»

di **Diego Fundaro**

A Le Mans si è scritta una pagina che rimarrà nella storia del Cavallino Rampante. L'Inno di Mameli è riecheggiato dal podio della Gte-Pro grazie alla Ferrari 488 Gte Evo #51, all'ultima gara con i colori iridati per i titoli colti nel 2017; splendidamente gestita dagli uomini di Amato Ferrari e pilotata assieme a James Calado e Daniel Serra da Alessandro Pier Guidi, entrato in punta di piedi nel team tre anni fa al posto del pluri-titolato Gimmi Bruni e che in poco più di due anni ha vinto sia il mondiale che la gara più ambita. È a lui che abbiamo chiesto un replay della gara, attraverso quelle che sono le sensazioni vissute sulla sua #51 nei suoi 5 turni al volante, dove ha avuto sia responsabilità della partenza, che la soddisfazione di prendere la bandiera a scacchi.

- Alessandro: hai realizzato quello che avete combinato?

«Terminata la gara, in realtà il lavoro non è finito, hai altre cose da fare e poco tempo per pensarci. Solo quando arrivi a casa ti rendi conto di quello che è successo, realizzi che è tutto vero. Il telefono è rovente, l'ho dovuto caricare due volte da stamattina. Mi sto rendendo conto di cosa significhi vincere Le Mans, probabilmente vale quanto vincere un mondiale se non di più ed abbiamo scritto un'altra piccola pagina in quella che è la grande storia della Ferrari. La 24 Ore non è una gara come le altre, è diversa, speciale. Se parlando con persone fuori dall'ambiente dici che fai il mondiale endurance spesso non capiscono, poi gli dici che corri la 24 Ore di Le Mans e subito ti rispondono che ne hanno sentito parlare. Semplicemente è un altro livello, è come cambiare l'unità di misura».

- Guardando appena un po' indietro ci piacerebbe rivivere con te la tua 24 Ore, come hai vissuto ognuno dei tuoi cinque turni al volante della Ferrari 488 Gte Evo #51, in quelli che sono oggi i ricordi più vivi nella tua mente...

«Prima della gara vorrei parlare del percorso di avvicinamento alla partenza, quando durante quella che è comunque una bellissima cerimonia devi riuscire a risparmiare il più possibile energie. L'atmosfera è particolare ed è bello viverla,

ma l'attesa prima di entrare in macchina è lunga e può essere mentalmente faticosa. Poi finalmente si arriva alla partenza, una fase delicata dove nessuno arriva con il coltello tra i denti e dove tutti abbiamo un po' paura di rovinare tutto ancora prima di iniziare. Ma se da un lato è così, dall'altro si inizia a spingere forte da subito. Se si guardano i tempi del secondo giro si vede che andavamo già forte. Io sapevo che dovevo risalire delle posizioni perché a le Mans è importante essere sempre nel gruppo di testa; se escono le safety car ed il gruppo è spezzato, rischi di rimanere dietro la seconda ed il tuo distacco diventa di mezzo giro. Quindi sono risalito poco alla volta e dal 12° posto in partenza, alla fine del mio primo doppio stint se ricordo bene eravamo sestimi e molto vicini ai primi».

- Nella tua rimonta iniziale quale è stato il sorpasso più difficile, quello che ricordi meglio?

«Quello più al limite l'ho fatto ad una delle Ford all'ingresso delle curve Porsche. Non ricordo esattamente quale delle quattro macchine fosse, ma so che l'ho passata all'esterno. In quel momento stavo perdendo tempo, mi stava andando via il gruppo e dovevo passarla; è stato uno di quei momenti dove devi decidere se conviene più rischiare che essere conservativi, qual'è delle due cose che ritieni sia meglio fare. In quel momento ho pensato che valesse la pena rischiare per rimanere attaccato al treno dei primi. Avevo il passo per stare con loro, lui no ed ho rischiato qualcosa. Ma è uscito un bel sorpasso e mi ha dato ancora più convinzione che le cose stavano andando per il meglio».

- Hai quindi lasciato il volante prima a Calado, poi a Serra ed anche loro, come te, hanno fatto un doppio stint. Erano passate 6 ore quando sei rientrato in macchina, come eravate messi in quel momento?

«Col giro dei pit stop eravamo già tra i primi tre, sfasati solo rispetto alla Corvette di Magnussen-Garcia-Rockenfeller: quando loro erano su gomme nuove noi le avevamo usate e viceversa. Quindi su loro si guadagnava o si perdeva a fasi alterne e la situazione è durata a lungo. Non ho altri

LA VITTORIA
A LE MANS? SOLO
QUANDO ARRIVI
A CASA TI RENDI
CONTO DI QUELLO
CHE È SUCCESSO

ALESSANDRO PIER GUIDI

”



Le
che

FUNDARO

ricordi particolari, è stato uno stint liscio».

- Però è stato anche quello dove hai segnato il tuo giro più veloce, in assoluto il migliore della #51...

«È così, ma al mattino l'ho praticamente ripetuto. Il secondo stint è stato veloce, avevo un buon passo, era davvero il momento in cui dovevo spingere per stare con gli altri. A Le Mans devi stare davan-



GALOPPATA INDIMENTICABILE

La 24 Ore di Le Mans 2019 è stata un'entusiasmante galoppata verso la conquista di una grande vittoria in Gte-Pro da parte dell'Ferrari 488 di Af Corse condotta alla vittoria da Pier Guidi-Calado-Serra

Mans bella storia!

ti, "comandare" la gara. Non è Daytona dove puoi permetterti di respirare, prenderti una pausa tanto alla prima safety car tutto il gruppo si ricompatta. Le Mans ti obbliga a spingere sempre ed il mio secondo turno è stato tutto alla ricerca della prestazione».

- Nelle prime ore Calado e Serra non sono stati da meno. Serra in particolare ha

fatto sorpassi fantastici su Rockenfeller e Tandy, non certo due clienti facili...

«Ho corso in America con Daniel e non mi ha sorpreso, mi ero già reso conto del suo livello. Anche lo scorso anno quando mi hanno detto che avrebbe corso con noi ero molto felice.



«Solo correndoci assieme ti rendi conto della forza di un pilota. Ero sicuro che fosse l'uomo giusto al posto giusto».

- Sei rientrato attorno alle 3:30 del mattino per il tuo terzo turno. A Le Mans spesso quello è un momento chiave, inizia il 2° giro di orologio...

«Era il mio terzo doppio stint. La notte a Le Mans è strana, difficile sia completamente buio, il cielo non è mai scuro e la pista è abbastanza illuminata. Ma da quando hanno tolto sulle Gt i fari gialli ed abbiamo quelli bianchi ci hanno un po' semplificato la vita. Anche questo turno come il secondo è filato via veloce, senza particolari problemi. L'unica cosa è che il team ci ha chiesto di usare il meno possibile il traction control, visto che si era da poco ritirata la macchina dei nostri compagni Rigon, Bird e Molina, con un problema al motore mai avuto prima e sospettavamo che i tagli che fa il traction quando entra in azione potessero esserne stata la causa».

- Nel tuo quarto turno il sole era già alto, quali sono state le sue difficoltà?

«Fino a quel momento avevamo avuto problemi con le gomme anteriori, che risultavano molto usurate soprattutto alla fine di ogni doppio turno. Ad inizio gara ne cambiavamo due ad ogni sosta, poi abbiamo iniziato a doverle usare per due turni completi. In questo stint ho cambiato modo di guidare, cercando meno velocità a centro curva tenendomi un po' di margine per salvare le gomme. Diciamo che guidavo al 98% ed è stato un momento chiave: il cambiamento ha pagato ed a fine del doppio turno le gomme hanno retto bene e tra l'inizio e la fine ho mantenuto la media dei tempi migliore».

- L'ultimo turno è quello che ti ha portato alla bandiera a scacchi. Diciamo che è stato particolare, mi hanno detto di tuoi team radio particolarmente divertenti...

«Prima di salire in macchina ci siamo un po' tutti guardati chiedendoci - "Chi fa l'ultimo stint..?" - Daniel era entrato in macchina da poco ma non volevamo caricarlo della responsabilità di andare fino in fondo. Lui era il terzo dell'equipaggio, non sembrava giusto. Così è stato deciso che toccava a me e col senno di poi sono stato contento, perché restando fuori dalla macchina avrei sofferto di più. In mac-

NELLA VITTORIA A LE MANS OGNUNO DI NOI HA MESSO IL 101%. ALLA FINE IL RISULTATO CI HA PREMIATO

ALESSANDRO PIER GUIDI

”

china ero molto più tranquillo che rimanendo ai box. Mi sono posto l'obiettivo di mantenere un distacco attorno al minuto sulle Porsche, perché ci metteva al riparo in caso di safety car. Quindi ho sempre spinto forte, soprattutto appena salito in macchina per evitare di arrivare a giocarmi tutto alla fine. Fatto ciò, mi sono reso conto che nel finale loro "gliel'hanno un po' data su", avevano decisamente rallentato ed io mi sono adeguato a loro. Solo che, spingendo meno, nella mente inizia a prendere largo ogni tipo di pensiero. C'era una Bmw che mi sono ritrovato davan-



FUNDARO



ti due volte e non volevo passarla perché sembrava prendesse dei rischi, era sempre di traverso ed avevo paura picchiasse e mi centrasse. In realtà stava andando normalmente, faceva la sua gara. Così come una Ferrari di Kessel che mi sembrava andasse pianissimo, invece poi ho visto che girava sui suoi ritmi. Ho perso due secondi per superarla e sembravano un'eternità, ma non era successo nulla. Per fortuna alla radio avevo Luca Volta, che oltre ad essere il nostro ingegnere è anche un amico e sa cosa dirmi in certi momenti, riesce a toccare i tasti giusti facendomi sfogare



ed allo stesso tempo rassicurandomi. Poi ero anche attentissimo a tutto ciò che vedevo sulla pista, se c'erano detriti o sassi li evitavo, giravo attorno ai cordoli, se c'era qualcosa che luccicava gli stavo lontano; negli ultimi giri guardavo tutto».

- Poi è arrivato il momento più atteso, la bandiera a scacchi.

«Mi avevano detto che mancavano due giri ed arrivando a Mulsanne mi ha superato una Toyota. Ho visto che aveva un solo led di segnalazione acceso ed ho pensato che fosse quella in testa. Ho chiesto via radio e mi hanno confermato che mancava solo mezzo giro, non due. Allora ho sperato che rallentasse per prendere la bandiera, che non tirasse per fare un altro giro. All'ultima chicane ho scorto la bandiera che sventolava ed è stato un sollievo. Da lì è iniziata una girandola di emozioni fortissima, sentivo per radio tutti super esaltati. Quell'emozione è stata più forte di quando ho vinto il mondiale, perché a Le Mans avviene tutto in modo molto più veloce. La settimana è senza respiro, non hai mai un attimo per rilassarti, gli eventi si susseguono a ritmi frenetici. Il giro di rientro è stato lunghissimo. Ho ripensato a tutto il lavoro fatto nell'ultimo anno, perché non volevamo ripetere la brutta esperienza del 2018 quando eravamo tagliati fuori. Mi sono ripassati davanti tutti gli sforzi fatti da noi piloti, dalla Ferrari e da AF Corse. Probabilmente ognuno di noi ci ha messo il 101% ed alla fine il risultato ci ha premiato. Abbiamo vissuto un campionato dove, a meno di situazioni strane, non avremmo mai potuto realmente puntare a vincere. Ma abbiamo sempre lottato al massimo. Forse è anche per questo che, alla fine, le Mans ci ha scelto». ●

Regole 2020 Ferrari alla finestra

ASTON MARTIN E TOYOTA SPOSANO LA VIA DELLE HYPERCARS CHE SOSTITUIRANNO LE ATTUALI LMP1. MARANELLO IN FASE DI VALUTAZIONE

Chi si aspettava una svolta decisa è rimasto deluso. Il regolamento che entrerà in vigore a settembre 2020 è sì giunto alla terza stesura rispetto a quanto presentato un anno fa e poi corretto dopo il Consiglio Mondiale di dicembre, ma il concetto di base rimane fondamentalmente il medesimo. Saranno quindi le Hypercars a prendere il posto delle attuali Lmp1, l'unica differenza è che non sarà obbligatorio un sistema ibrido sulle vetture, come invece dettava la bozza del 2018. Nessun riferimento a Gte Plus derivate da modelli di serie, come richiesto dalla maggior parte dei Costruttori come Ferrari, Porsche, McLaren e Corvette, tutte rimaste spiazzate dalla direzione nuovamente presa da Aco. Due saranno le opzioni da poter scegliere: costruire un prototipo con le forme di una Hypercar, o ricavarne uno da una base già in commercio che abbia almeno 20 esemplari stradali prodotti in due anni. Il peso minimo sarà di 1100kg, la potenza massima di 750cv (o 550kw) e prestazioni che garantiscano un tempo medio a Le Mans di 3'30", praticamente il

passo delle attuali Lmp2. Per assicurare un bilanciamento tra motorizzazioni tradizionali e ibride, il rilascio di energia sulle ruote anteriori entrerà in azione a partire dalla velocità di 120km/h.

Non sono stati annunciati budget cap, inizialmente fissati a 30 milioni di Euro e poi scesi a 20, ma si è parlato solo di costi ragionevoli, che vuol dire tutto e niente, ma di certo non potranno che essere superiori alle stime precedenti. Per avere un equilibrio tra i due tipi di vetture si farà ricorso ad un B.o.P. simile a quello attualmente in Gte-Pro. Una volta uscito il regolamento, Aston Martin e Toyota hanno confermato il loro impegno in Hypercars. Inizialmente schierata sul fronte Gte Plus, Aston a sorpresa ha cambiato idea all'ultimo momento, annunciando due esemplari della Valkirye disegnata da Adrian Newey, il cui programma di sviluppo sembra sarà affidato a Multimatic, libera dopo l'addio delle Ford Gt. Probabile che dietro a tale scelta ci sia l'appoggio di Red Bull, ma sorprende la scelta di Multimatic piuttosto che Prodrive, storico partner

del marchio inglese. Nessuna sorpresa invece per Toyota, nuovamente della partita con un prototipo basato sulla ibrida stradale Gr Super Sport presentata a fine 2017 e già vista a Le Mans lo scorso anno. Fia ed Aco si aspettano che altri costruttori aderiscano alla categoria top, ma al momento non si vede chi possa entrare. McLaren ha annunciato che queste regole non rispondono pienamente alle proprie esigenze, Ford è out e Ferrari, come Porsche, al momento resta alla finestra. In particolare a Maranello se fosse stata presa in considerazione una formula con vetture Gte più performanti e con un peso minimo intorno ai 1200kg, si sarebbe potuto puntare ad un programma di derivazione stradale e trasferirvi risorse derivate dalla prossima introduzione del budget cap in F1. Ma con le Hypercars i costi saranno molto maggiori del preventivato e con alta probabilità si continuerà a puntare alla Gte-Pro. L'impressione generale è che comunque da qui all'entrata in vigore del regolamento ancora molte cose cambieranno e potrebbero aprirsi nuovi scenari. ●

FUNDARÒ



MONDIALE RALLY



Italia sliding do



IN SARDEGNA LA SFIDA IRIDATA HA PROPOSTO DIVERSE SITUAZIONI DA PORTE GIREVOLI. A INIZIARE DA QUELLE CHE HA VISTO SORDO E TANAK PROTAGONISTI. ECCO PERCHÉ

di **Marco Giordo**

Le famose "sliding doors" hanno colpito anche in Sardegna. Con una prestazione da "Tritanaka" davvero da incorniciare, Ott Tanak aveva infatti tritato tutti sugli sterrati isolani, costruendosi una vittoria davvero netta dopo una seconda tappa semplicemente perfetta, in cui ha fatto bingo vincendo tutte e sei le speciali in programma. Se alla fine ad Alghero fosse riuscito a vincere, Ott adesso avrebbe almeno 15 punti in più nella classifica piloti, e la Toyota altrettanti nel mondiale costruttori, con la Hyundai che invece ne avrebbe 10 in meno. In pratica Tanak sarebbe stato in testa al mondiale con 165 punti con 19 punti di vantaggio su Ogier e 22 su Neuville, mentre la Toyota avrebbe nel mondiale costruttori 213 punti e la Hyundai 232. Nella power stage dell'Argentiera invece tutto è cambiato, e a causa della rottura del "power steering" sulla sua Yaris, Tanak ha dovuto prendere la porta sbagliata retrocedendo al quinto posto, ma riuscendo comunque a passare in testa al mondiale con solo

AL VIA DELL'ULTIMA PS È SUCCESSO QUALCOSA DI STRANO ALLO STERZO CHE SI È BLOCCATO

OTT TANAK

”

però 4 punti di vantaggio su Ogier e 7 su Neuville, mentre la Hyundai ha incrementato a 44 punti (244 a 198) il suo vantaggio nel mondiale marche sulla Toyota. La situazione comunque sul piano dei valori non cambia, in questo momento il biondino estone è l'uomo da battere, è il nuovo leader del mondiale grazie ai tre successi stagionali ottenuti in Portogallo,

Svezia e Cile, ma soprattutto è stato anche il vincitore morale in Sardegna.

Tanak sabato scorso sul Monte Acuto ha dimostrato a tutti il suo valore, grazie ad una perfetta visione e gestione della corsa. È un campione vero, e sembra sempre più l'erede designato di Ogier per succedergli nell'albo d'oro del mondiale, quando il francese glielo permetterà. Ma è ancora presto per parlarne, non dimentichiamoci infatti come è finita l'anno scorso. Certo che una dimostrazione di forza così netta che su sterrati difficili ed insidiosi come quelli di Loelle, Monti di Alà e Monte Lerno ha dato l'erede di Markko Martin, poche volte si era vista in 16 edizioni del Rally Italia Sardegna, purtroppo però per il pilota estone non è bastata. «All'inizio dell'ultima speciale - ha detto Tanak - è successo qualcosa di molto strano allo sterzo che si è bloccato. Siamo rimasti anche fermi per un po' di tempo, lottando per far funzionare lo sterzo. In qualche

fotografie BETTIOL

TANAK, NEI GUAI SULL'ULTIMA PS. E SORDO SE LA GODE

Dopo aver dominato il Rally di Italia proprio sull'ultima speciale sono tramontati i sogni di vittoria di Tanak per la gioia di Sordo

ORS

«modo siamo riusciti a ripartire, ma abbiamo perso molto tempo e così anche la vittoria. Sono frustrato, e mi sento anche molto triste per la squadra. Tutti si sono impegnati così tanto e alla fine perdere in questo modo è stato davvero un peccato. Sono sicuro che il team lavorerà a fondo per risolvere il problema, la stagione finora è stata difficile, ma la situazione del campionato è molto migliore per noi rispetto all'anno scorso. Ora è tempo di riposare e di fare un po' di ferie prima di riprendere». Ad Alghero c'era anche il capo della Toyota Akio Toyoda, ovviamente dispiaciuto alla fine, visto il clamoroso risultato finale. «È stato un finale straziante quello del Rally Italia Sardegna - ha commentato -. Non ho mai rilasciato nessun commento senza una vittoria. Ma voglio trasmettere stavolta i miei sentimenti con le mie stesse parole. È stato davvero importante poter vedere la gara sul posto in Italia. Ho sentito la forte ambizione di Ott e Martin di portarmi

NON DIMENTICHERÒ MAI L'ESPRESSIONE DI DISPIACERE DI OTT QUANDO È SCESO DALLA MACCHINA

AKIO TOYODA



di nuovo sul podio, poi mi sono mancate le parole quando ho visto la loro macchina rallentare nella fase finale. Ma penso che la delusione sia stata maggiore per il pilota e il navigatore. E poi Ott, non dimenticherò mai l'espressione di dispiacere e la sua faccia quando è sceso dalla macchina. Ha abbracciato i meccanici uno per uno, affrontando quella situazione triste con tutti i membri del team. Sono rimasto toccato da questa scena. Pensavo nel mio cuore che Ott e tutti l'équipe della sua vettura n.8 dovevano essere i vincitori. Quello che posso fare è rendere la Yaris "un'auto ancora migliore" e "un'auto molto più affidabile da guidare". Porterò avanti questo obiettivo insieme a Tommi con qualsiasi mezzo».

«Da fratello più grande - ha commentato il Team Di-

Hyundai top

Dall'altra parte c'è invece ad Alghero chi ha preso la porta giusta, Dani Sordo, che dopo quasi sei anni ha vinto una prova iridata regalando così il 29° successo nel mondiale alla scuola spagnola. Sordo ci ha creduto sino alla fine, disputando una gara perfetta, sarebbe stata la sua migliore performance sulla terra anche se avesse chiuso secondo. Segno che la "cura Adamo" continua a dare i suoi effetti e i suoi frutti, perché il grande motivatore torinese che aveva in Portogallo sorpreso tutti con i "giochi preziosi", che tanto avevano infastidito Ogier, stavolta ha saputo tenere sempre carichi i suoi piloti. Tant'è che Sordo è sempre rimasto in scia allo scatenato Tanak, e poi la spinta morale che Adamo ha dato sabato sera a Mikkelsen al suo arrivo ad Alghero ha dato subito i suoi frutti la mattina seguente, quando il norvegese si è slocato ed ha fatto l'en plein vincendo tutte e quattro le speciali in programma, terminando poi la sua gara sul terzo gradino del podio.

«Da fratello più grande - ha commentato il Team Di-



DELUSIONE ALLA TOYOTA

Mentre Sordo volava alla conquista della seconda vittoria iridata in carriera, per Tanak, in alto, tutta la delusione per una vittoria sfumata e l'arrivo al 5° posto. Sotto, la festa in casa Hyundai. Sotto a destra, Rovannerp ancora a segno in Wrc2-Pro



foto grafie BETTIOL



DA FRATELLO PIÙ GRANDE STO GESTENDO IL TEAM CERCANDO DI OTTENERE IL MEGLIO

ANDREA ADAMO



rector Hyundai - sto gestendo la squadra cercando di ottenere il meglio dai nostri quattro equipaggi, cercando di averli al top della forma e della concentrazione nel momento in cui serve. L'abbiamo visto con Loeb in Cile e Neuville in Argentina, ed ora anche qui in Sardegna con Sordo e anche con Mikkelsen». Ed i risultati dopo 8 gare si vedono, sono lì sotto gli occhi di tutti: 3 gare vinte, 44 punti di vantaggio sulla Toyota nel mondiale marche (in pratica una gara), e Neuville in piena lotta per il titolo piloti. Un ruolino di marcia praticamente perfetto per la casa coreana.

WRC 2

Nel Wrc 2 Pro c'è un dominatore, ed è quello che tutti si aspettavano, il baby prodigio Kalle Rovannerp. Il giovane talento finlandese ha vinto infatti in Sardegna la sua terza gara consecutiva ed è in



che in Sardegna. Il figlio del mitico Yves è stato veramente bravo in queste ultime due gare ed in questo momento lui, Veiby e Katsuta appaiono come i favoriti per lo sprint finale per il titolo. Ed occhio al giapponese volante, che dalla Finlandia avrà a disposizione la nuova Ford Fiesta R5, così come succederà a Fabio Andolfi che in Germania sarà in gara con la nuova Skoda Fabia R5. Nonostante la sua sfortunata prestazione in Sardegna, il pilota ligure ha fatto segnare dei tempi molto validi nella seconda e terza tappa, a conferma che il passo c'è e potrebbe rivelarsi un importante outsider per tutti. Molto bene soprattutto Simone Tempestini, che ad Alghero ha chiuso terzo alle spalle di Loubet e Kajetanowicz, segno evidente che ha preso la mano alla Hyundai i20 R5 e che finalmente i risultati anche per il pilota Veneto che corre con licenza rumena cominciano ad arrivare.

Sardegna confermata

«Posso annunciare con soddisfazione - ha dichiarato in Sardegna il Presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani - che il lavoro fatto ha dato i suoi frutti e che siamo riusciti a trovare un accordo per la disputa della prova italiana della serie iridata rally in Sardegna per altri tre anni. Quindi in questo periodo potremo lavorare in tranquillità ed organizzare altre tre meravigliose edizioni del Rally Italia Sardegna. Questo accordo è molto importante anche e soprattutto per il territorio, che potrà ora organizzarsi e lavorare sull'evento con una visione di più ampio respiro».

Ed a questo riguardo c'è da segnalare che in vista del prossimo anno c'è una candidatura forte da parte di Olbia, che si è proposta prepotentemente per ospitare nuovamente la manifestazione, approfittando anche del nuovo lay out del lungomare che verrà terminato entro il prossimo inverno. Sarebbe davvero un ritorno clamoroso, il campionato del mondo manca infatti dal giugno 2013 da Olbia, dove era stata ospitata la manifestazione nelle sue prime dieci edizioni. Presto sapremo dunque come si concluderà il braccio di ferro politico tra la cittadina gallurese ed Alghero, il cui nuovo sindaco Mario Conoci si ritrova adesso questa bella gatta da pelare. La cittadina catalana che ha ospitato con successo le ultime sei edizioni della manifestazione cercherà infatti di non alzare bandiera bianca. Alghero ha offerto sinora un bel palcoscenico come il miglior lay out del parco assistenza del campionato, la power stage più spettacolare e tra l'altro più thrilling in questi ultimi due anni, ed anche la premiazione più scenografica con il tuffo dei vincitori nelle acque del porto.

Olbia offre dalla sua una distanza inferiore dalle prove speciali ed anche una voglia di riscatto che fa capire che le cose si vogliono fare per bene. Avremo presto novità in merito, l'importante è stato non avere perso la validità iridata dell'appuntamento tricolore per altri tre anni, cosa di cui giustamente il Presidente Sticchi va molto fiero. E così anche nel 2022 vedremo in azione in Italia e in Sardegna le nuove Wrc ibride, una sfida nella sfida del progresso tecnologico che si estenderà ora anche ai rally. ●

testa al mondiale con 15 punti di vantaggio su un vecchio marpione come Mads Ostberg. Ma la cosa che ha più impressionato è stata come sulla nuova Skoda Fabia R5 ha saputo tener testa al suo compagno di squadra, il campione del mondo Kopecky, in una gara totalmente nuova per lui e difficile come la Sardegna. Stesso canovaccio si era visto in altre due prove anch'esse nuove per lui come Cile e Portogallo, l'ennesima dimostrazione del grande talento e del grande piede di Kalle, che rivedremo ora impegnato in Finlandia e Germania. Nel Wrc 2 invece un vero padrone non c'è, Guerra guida infatti con 69 punti, seguono Loubet con 51, Veiby con 50 e Katsuta con 47, con più indietro Andolfi a quota 31. Il messicano però non è un leader solido, è forte infatti solo in un certo tipo di gare, mentre la rivelazione della stagione è stata sicuramente Pierre Louis Loubet, che dopo il Portogallo ha trionfato an-

**SIAMO RIUSCITI
A TROVARE UN
ACCORDO PER
AVERE IL MONDIALE
RALLY IN
SARDEGNA ANCORA
PER ALTRI 3 ANNI**

ANGELO STICCHI DAMIANI





Tempestini sugli scudi

**TERZO IN WRC2 E 13° ASSOLUTO SIMONE CON LA HYUNDAI
SI È MESSO SOTTO I RIFLETTORI NEL MONDIALE ALL'ITALIANA**

Terzo di WRC2 e 13. assoluto. Il miglior italiano in Sardegna è stato Simone Tempestini, con la Hyundai i20 della Friulmotor. Dimostrazione di forza e di maturità, che è quasi passata sotto traccia: «Sì, sono di origine italiana – analizza Simone con la consueta lucidità – ma come pilota mi sento completamente rumeno. Tutto quello che ho fatto, poco o tanto che sia, è stato reso possibile grazie al lavoro che mio padre ha fatto con la Napoca Rally Academy, una squadra al 100% rumena. In Sardegna mi è servita molto la calma, perché le condizioni cambiavano spesso e dovevi essere razionale, per capire dove essere attento alla macchina e dove invece mantenere il ritmo adatto a una prova da Mondiale. Abbiamo lavorato bene nelle ricognizioni, sia in macchina sia poi rivedendo i video».

- Cosa ha girato meglio rispetto a Portogallo e Corsica?

«In Corsica, al di là che fosse

asfalto, credo abbia contato anche tanto il fatto che fosse la prima gara di Mondiale con la Hyundai. Poi a dire il vero lì il ritmo non è che sia stato molto buono. Per il Portogallo invece siamo riusciti a prepararci meglio con una gara in Romania, il ritmo c'è stato anche se purtroppo siamo stati sfortunati con qualche foratura. Abbiamo perso un po' di minuti, ma facendo molto chilometri siamo riusciti a migliorare il feeling con la macchina e a preparare un setup buono per la gara che abbiamo fatto in Sardegna».

- Sulla terra "dura" vai sempre molto bene. Qual è il segreto?

«Non penso che ci sia un motivo particolare, se non quello di riuscire ad analizzare bene il percorso durante le ricognizioni. Poi in gara bisogna saper trovare il giusto compromesso tra la velocità e l'attenzione alla vettura. A me la terra piace molto, ho imparato a guidare sulla terra e ogni volta che si avvicina una gara su questo fondo

io non vedo l'ora di partire. È vero, la terra dura non mi dispiace, bisogna essere intelligenti però alla fine ogni gara fa storia a sé, non credo ci sia una statistica particolare».

- Il confronto tra i ragazzi del nostro Tricolore Junior e quelle del JWRC in Sardegna è stato piuttosto impietoso. Che idea ti sei fatto?

«Partecipare a una gara come la Sardegna, senza avere alle spalle una certa esperienza, non ti aiuta. Molti ragazzi del JWRC hanno fatto tantissime gare nel Mondiale, altri hanno già fatto altre gare internazionali. Il consiglio che posso dare è di non buttarsi giù, all'inizio è importante riuscire a viaggiare in prova un po' più bassi dal proprio limite, per riuscire a stare lontani dagli errori, a non farsi sorprendere. Bisogna finire ogni prova e fare tutti i chilometri».

- Anche i big del Tricolore non hanno brillato in senso assoluto.

«Sicuramente l'ordine di partenza del primo giorno non ha aiutato. Poi le strategie, con Gara 1 e Gara 2 sono state diverse, anche se in realtà puoi attaccare un po' di più perché se fori nel primo giorno, puoi recuperare nella seconda gara. Poi bisognerebbe chiederlo a loro, sicuramente hanno i loro motivi. Poi mi pare che nelle ultime prove si sia visto che il ritmo ci sarebbe potuto essere».

- Sei alla terza stagione completa con una R5 nel Mondiale. Piani per il futuro?

«È un po' presto per averne. Al momento mi concentro per quest'anno, cercando di fare più gare possibile. Vedremo quali possibilità ci saranno la prossima stagione, ma di certo vorrei rimanere nel WRC2, cercando di farlo al meglio come adesso».

Daniele Sgorbini

**IN GARA IL RITMO
C'È STATO SEMPRE
ANCHE SE
PURTROPPO SIAMO
STATI JELLATI CON
QUALCHE
FORATURA**

SIMONE TEMPESTINI



Da Zanche che zampata!



VITTORIA ALL'ULTIMO SCRATCH PER LUCIO SULLA PORSCHE 911 SC CHE SI IMPONE NEL DUELLO COL LEADER DELLA SERIE LUCKY

BIELLA - Vittoria all'ultimo scratch per Lucio Da Zanche e Daniele De Luis su Porsche 911 SC al 9° Rally Lana Storico, 5° atto del Campionato Italiano Rally Auto Storiche. Il primo successo stagionale nel tricolore firmato ACI Sport per il valtellinese è arrivato proprio all'ultimo tratto cronometrato. Decisiva la speciale "Campore", dove Da Zanche è riuscito a completare la rimonta su "Lucky" e Fabrizia Pons iniziata sin dalla prima prova del rally organizzato da Veglio 4x4, BMT Eventi ed AC Biella. Così, oltre ad aver vinto 4 speciali su 10, Da Zanche ha sfruttato al massimo la reattività della sua Gruppo B di 4° Raggruppamento e recuperato ben 6.2" nei 23 km conclusivi. Due scratch consecutivi che gli hanno permesso di sorpassare il rivale e centrare il bis al Rally Lana. A farne le spese è "Lucky" che, pur faticando per la scelta degli pneumatici nella prima giornata e per il ritmo intenso nella seconda, era riuscito a stare davanti a tutti per gran parte della corsa sulla Delta Integrale Gruppo A. Per il vicentino campione in carica arrivano comunque punti importanti grazie al 2° posto, che gli permettono di restare leader.

Rally da applausi per Marco Bertinotti. Il pilota di Biella affiancato da Andrea Rondi sulla Porsche RSR è riuscito a mettere a frutto la conoscenza delle strade di casa e intascare la vittoria nel 2° Raggruppamento, oltre al terzo gradino del podio assoluto. Un risultato che conferma la sua leadership nel "secondo", soprattutto grazie alla debacle dell'altro biellese e principale antagonista Davide Negri, con alle note Roberto Coppa sulla Porsche 911 RSR. Negri era partito alla grande nella prima giornata, candidandosi per la vittoria nel "secondo" come per un posto sul podio assoluto. Durante il secondo passaggio sulla prova notturna "Noveis" ha invece riscontrato un problema con una valvola che lo ha costretto a pagare 2'30" di penalità e lasciare la corsa alle posizioni che contano. Tra i due biellesi si è inserito "Tony" Fassina insieme a Marco Verdelli sulla Lancia Stratos, sempre costanti e alla fine secondi nella speciale classifica.

Chiude invece ai piedi del podio assoluto e al terzo posto nel 4° Raggruppamento il giovane Alberto Battistoli, con alle note Luigi Cazzaro, che porta fino in fondo la sua Lancia Rally 037 Gruppo B in una corsa piuttosto sofferta e ricca di complicazioni.

Un successo davvero meritato quello nel 3° Raggruppamento per l'altro pilota locale Ivan Fioravanti, con Andrea Canepa, che ha messo da parte i problemi all'alimentazione della Ford Escort RS nella parentesi notturna, riprendendo le redini della gara nella seconda giornata. Si accontenta del 2° posto nel "terzo" il giovane siciliano Angelo Lombardo, navigato da Giuseppe Livecchi sulla Porsche 911 del Team Guagliardo.

Vittoria decisa nella parte finale del Lana anche per quanto riguarda il 1° Raggruppamento. A sorridere sono Antonio Parisi e Giuseppe D'Angelo su Porsche 911 S, che riescono a portare via da Biella il secondo successo in Campionato grazie al ritiro, sulla PS7, dei diretti avversari Marco Dell'Acqua e Alberto Galli su stessa vettura.

È stato un Rally Lana intenso e sofferto

AL TRAGUARDO

Classifica: 1. Da Zanche-De Luis (Porsche 911 Sc) in 1.26'42"5; 2. "Lucky"-Pons (Lancia Delta Int) a 1"3; 3. Bertinotti-Rondi (Porsche 911 Rsr) a 47"8; 4. Battistoli-Cazzaro (Lancia Rally 037) a 1'41"0; 5. Vallicioni-Cardi (Bmw M3) a 2'36"4; 6. Fioravanti-Canepa (Ford Escort Rs) a 2'38"7; 7. Lombardo-Livecchi (Porsche 911) a 3'20"4; 8. Fassina-Verdelli (Lancia Stratos) a 3'34"1; 9. Negri-Coppa (Porsche 911) a 3'46"7; 10. Rimoldi-Consiglio (Porsche 911 Sc) a 3'56"7.

per molti altri protagonisti del CIR Auto Storiche. Durante la fase in notturna, al termine del Day 1, c'è stato il ritiro per Tòtò Riolo che si è fermato per un problema meccanico alla Subaru Legacy durante il secondo passaggio sulla "Baltigati". Nole alla vettura hanno condizionato anche la gara dell'attesissimo Gianfranco Cunico. Il pluricampione, affiancato da Stefano Cirillo al debutto nel CIR Auto Storiche sulla Ford Sierra Cosworth, aveva iniziato bene con uno scratch al terzo tratto cronometrato. Cunico ha poi impostato una gara test e messo da parte le ambizioni da vertice per il distacco di un morsetto della batteria sulla "Noveis" in notturna, dove ha lasciato ben 9'. Quindi il ritiro definitivo a due prove dal termine per la rottura del cambio. Vittoria per Filippo Fiora e Massimo Soffritti nel Trofeo A112 Abarth Yokohama per il quarto round valido della competizione ufficiale ACI Sport. ●



BIELLA È POSSIBILE

A sinistra l'equipaggio terzo classificato Bertinotti-Rondi. Sopra in azione, e in alto sul podio, i vincitori Da Zanche-De Luis

In questa foto in azione Codecà, vincitore nella sfida tricolore. Sotto Trivini

CALENDARIO PROSSIME GARE

29 settembre	Il Nido dell'Aquila
20 ottobre	Baja Terra di Gallura
17 novembre	Italian Baja d'Autunno



Festa per due

TERRANOVA CONQUISTA LA VITTORIA NELLA SFIDA IRIDATA MENTRE CODECÀ SI È AGGIUDICATO IL SUCCESSO NEL TRICOLORE

PORDENONE - Una gara dura, con molta acqua nei guadi da superare, atipica di un contesto iridato e tricolore che ha raccolto i commenti più disparati ed equidistanti da quanti l'hanno corsa per tre giorni sui greti dei fiumi friulani Tagliamento e Cosa. L'argentino Orlando Terranova non era tra i pronostici per la vittoria. Altri erano i nomi che venivano indicati alla vigilia della gara pordenonese, a cominciare da Jakub Przygonski che sulla Baja friulana la firma l'aveva già posta nelle edizioni precedenti. Puntava a realizzare il tris il polacco, partiva forte con la Mini John Cooper Works ad imporre un ritmo forsennato, ma la ruota anteriore destra aperta a seguito di un contatto l'ha costretto ben presto a fermarsi. L'Italian

Baja non fa sconti a nessuno. Vasiliev, su Toyota Hilux, ed il sudamericano con la seconda Mini, si mettevano a caccia del primato. Veloce ed efficace in sporadiche occasioni sulle lunghe prove della gara, il russo veniva rallentato da qualche rottura di troppo e Terranova si instaurava al comando, andando a vincere. Obiettivo raggiunto anche per il lombardo Lorenzo Codecà. Affiancato alle note dal pordenonese Mauro Toffoli, il brianzolo della Suzuki ha potuto contare su di un Grand Vitara perfetto. Competitivo al punto di lanciarlo in posizioni a ridosso della top five assoluta, assicurandogli la leadership tra le auto del Campionato Italiano Cross Country. Vincere era il suo obiettivo dichiarato sin dall'inizio del-

la stagione: «Puntavamo su questa gara dai coefficienti maggiorati per la lunghezza e la durezza. Sapevamo che l'affidabilità del Grand Vitara sarebbe stata vincente ed unita alle accresciute prestazioni, derivanti dallo sviluppo degli assetti in funzione della nuova gommatura Toyo Tires, ci ha permesso una serie di risultati importanti. Abbiamo superato guadi profondi e pietraie infinite, vincendo grazie ad un gran lavoro di squadra». Guarda avanti Codecà, la sua stella brilla anche di luce iridata e non solo di quel tricolore che ora lo vede confermarsi sempre più leader. Per buona parte della gara, l'iniziale, Codecà s'è spartito la scena con un Amerigo Ventura in formato mondiale. Il giovane torinese s'è esaltato sulle grave friulane, ha spremuto a fondo il Yamaha Quaddy ed ha dettato legge tra i Side by Side. Davanti a tutti e gran quinto della graduatoria generale FIA, Ventura non è riuscito concretizzare il risultato ritirandosi nell'ultima notte, tra la seconda e terza tappa, per irrisolti problemi al motore. Il piemontese può così consolarsi dei soli punteggi acquisiti alla fine della seconda tappa, che per le classifiche dell'Italiano assegna punti maggiorati del coefficiente tre, mantenendosi al comando nel Campionato Italiano Side by Side.

Graduatorie tricolori che vedono inserirsi Michele Cinotto, il torinese leader della Coppa del Mondo di categoria, che tra diverse rotture della cinghia e di altrettanti semiassi del Polaris Razor 1000 Turbo è riuscito a conquistare la prima posizione del Gruppo T3 tricolore e la terza della gara mondiale. In una prova difficile da interpretare, i mantovani Alessandro e Marco Trivini Bellini sono usciti alla distanza arrivando ad occupare la seconda piazza tra le auto e, soprattutto, vincendo il Gruppo T2 nonché la classifica del Suzuki Challenge.

Terza piazza dell'Italiano e seconda del Gruppo T1 per il pordenonese Federico Crozzolo, assieme a Paolo Pasian all'esordio con la Suzuki Grand Vitara ufficiale, riuscendo a migliorare le personali prestazioni nei tre giorni di gara, precedendo con ampio margine il siciliano Chinti Marino Gambazza, affiancato da Sandra Castellani nell'abitacolo del Grand Vitara 1.9 DDiS di Gruppo T2, rallentato oltre misura da rotture della trasmissione. Il catanese della Cram ha preceduto il compagno di squadra Alfio Bordonaro, quindi Andrea Castagnera su Nissan Patrol, ma anche Andrea Luchini che non è riuscito a dare concretezza al miglior tempo di T2, quarto assoluto tra gli italiani, con un Grand Vitara 1.9 DDiS a cui i tecnici della Poillucci non hanno potuto porre rimedio al mal funzionamento della centralina elettronica. ●



UltraFibra Giga Full

24^{,95} €

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

INTERNET
SUPERVELOCE
FINO A 1 GIGA
SU RETE FTTH

CHIAMATE
ILLIMITATE

ATTIVAZIONE E
MODEM GRATIS

E DISDICI QUANDO VUOI!

F
FIBRA

SERVIZIO SOGGETTO A LIMITI GEOGRAFICI E TECNOLOGICI.
PER LA VERIFICA DELLA COPERTURA E APPROFONDIMENTI SULL'OFFERTA:

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

T TISCALI



Profeti in patria

IL NORDSCHLEIFE HA VISTO GLI EROI DI CASA MONOPOLIZZARE IL FINE SETTIMANA IN GERMANIA. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

NURBURGRING - Il Nordschleife ha visto gli eroi di casa monopolizzare il fine settimana, con un format anticipato e del tutto rivoluzionato dato che il WTCR ha corso a supporto della storica 24 Ore. Volkswagen ha dominato le corse del sabato, vincendo gara-2 con Johan Kristoffersson e gara-3 con Benjamin Leuchter. Un segnale importante per le Golf che già avevano mostrato i muscoli con Rob Huff in gara-1, chiudendo quarto dopo aver battagliato per il podio animando una corsa altrimenti noiosa, e sul gradino più alto con due piloti che nel 2019 sono al debutto mondiale. Molto bene è andata anche ad Audi, che con due secondi posti di Frederic Vervisch che porta a casa uno dei migliori fine settimana

dell'anno, che seppur quinto in campionato, avvicina la vetta della classifica. Per la casa di Ingolstadt, il Nurburgring ha visto in zona punti tutti e quattro i piloti, con anche Niels Langeveld e la coppia WRT composta da Jean Karl Vernay e Gordon Shedden in top-15. In testa al mondiale ormai

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Norbert; 2. Esteban; 3. Nestor. Gara-2: 1. Kristoffersson; 2. Vervish; 3. Farfus. Gara-3: 1. Leuchter; 2. Vervish; 3. Guerrieri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Esteban Guerrieri prende il volo grazie a due secondi posti nelle corse dispari del week-end, e con Nestor Girolami che dopo il terzo posto in gara-1, per un problema al radiatore, è sparito al sabato. 215 i punti per il pilota Honda in seno a Munnich, contro i 170 di Norbert Michelisz.

L'ungherese, complice anche un'oltraggiosa penalità inflitta dai commissari a Gabriele Tarquini dopo un contatto con Huff

in gara-2, grazie alla vittoria della manche di apertura si è issato al secondo posto in graduatoria ed è ormai la prima punta Hyundai in questo 2019. Soffre, oltre a Girolami, anche Thed Bjork sempre fuori dalla top-10 con una Lynk&Co in grande sofferenza sul Nordschleife. Segnali di ripresa per le Alfa Romeo, che nel week-end in cui Kevin Ceccon era alle prese con il debutto sull'Inferno Verde, conquistano i primi punti della storia in Germania. Il bergamasco, ventunesimo in qualifica col bagnato, ha recuperato ben dieci posizioni in gara-3, quando anche il compagno Ma Qing Hua è tornato nei punti. Tredicesimo sotto la bandiera a scacchi, il cinese è però stato penalizzato di 5 secondi per un contatto con Langeveld, chiudendo comunque quindicesimo. Menzione d'onore per Anti Buri, wild card Audi in Germania in arrivo dal TCR nazionale, autore del nono tempo in qualifica 2 ed in prima fila nella seconda manche grazie alla griglia invertita, ma solo tredicesimo al traguardo.

Antonio Caruccio

ACCORDO PROLUNGATO

Mondiale ancora Tcr

Eurosport, che organizza il mondiale turismo con le vetture TCR, ha deciso di prolungare la propria collaborazione con la serie ideata da Marcello Loti. Un prolungamento, dopo il biennio iniziale, che conferma il ritorno a Canossa verso la WSC dell'imprenditore italiano dopo la separazione di 5 anni fa. Non che ci fossero molte alternative, visto il globale successo di queste auto, con una partnership che si estenderà anche al nuovo mercato elettrico. Presentato lo scorso ottobre, e pronto ad essere operativo dal prossimo anno, anche l'ETCR sarà nelle mani degli uomini capitanati da Francois Ribeiro.



Al debutto al 'Ring Ceccon è andato a punti con l'Alfa Romeo. Sopra. Kristoffersson vincitore in gara-2

LA GARA DEGLI ITALIANI

Cairolì 5° e 1° Gte-Pro

Protagonisti di questa 24 Ore sono stati anche Matteo Cairolì, Edoardo Liberati e Raffaele Marciello, che hanno ben difeso i colori italiani. Il primo, alla sua quarta partecipazione, ha ottenuto con una delle Porsche del Manthey Racing il 5° posto assoluto e la vittoria in Pro-Am. Il comasco è stato autore di una gara perfetta, guidando per sei ore e mezza e completando nella notte un doppio stint. Un risultato straordinario per lui, Lars Kern, Dennis Olsen e il gentleman Otto Kloth, ottenuto con una vettura del 2016 (il cui telaio aveva 65.000 km di vita) e che lo ripaga della delusione di Le Mans. Peccato per Liberati, alla sua prima volta nella gara della Nordschleife, 21° nella superpole con la migliore delle Nissan. Il romano ha completato i primi due stint; ha perso dieci posizioni per evitare una Bmw in testacoda, risalendo poi fino al 20° posto. Al termine di un doppio stint notturno si è portato 12°, prima che il suo compagno Nico Menzel finisse a muro. Poca fortuna per Raffaele Marciello, secondo in prova con la Mercedes del Mann Filter costretta al ritiro. Tra le note il record stabilito da Nicky Catsburg e Augusto Farfus, reduci dalla 24 Ore di Le Mans, che nello stesso weekend hanno preso parte anche alle due gare del Fia Wtcr che si sono disputate sulla stessa pista del Nürburgring. A seguirli in grandi forze, assieme ad altri 12 piloti Bmw, c'era una vera e propria equipe messa in campo da Formula Medicine. "Curioso" il secondo posto in Pro-Am e settimo assoluto di Fabian Vettel, fratello di Sebastian, con una Mercedes.

Audi stende tutti

A DUE ANNI DALL'ULTIMO SUCCESSO TORNA A VINCERE LA CORSA SULLA NORDSCHLIFE. ANDIAMO A VEDERE COM'È ANDATA

NÜRBURG - Audi torna al successo dopo due anni nella 24 Ore del Nürburgring e si impone in un'edizione che fin dalle qualifiche era stata animata dal confronto tra Mercedes e Porsche. Una vittoria che per l'equipaggio del team Phoenix formato da Pierre Kaffer, Frank Stippler, Dries Vanthoor e Frédéric Vervisch si è concretizzato quando mancavano circa 120 minuti dal termine. Ovvero quando la 911 Gt3 R della Manthey Racing divisa da Earl Bamber, Michael Christensen, Kevin Estre e Laurens Vanthoor ha dovuto pagare una penalizzazione di cinque minuti e mezzo, chiudendo seconda. Quasi del tutto annientato invece lo squadrone Bmw. Decimate sul finire le Mercedes. Con le vetture della stella a tre punte a monopolizzare la prima fila con il Black Falcon ed il Team Mann Filter, dalla pole era stato Maro Engel a fare il passo nelle prime fasi di gara. Subito dietro la Porsche condotta inizialmente da Estre, che si avviava terzo. Poi è stato il turno di Fred Makowiecki, passato in testa nel corso di uno dei primi pit-stop con una seconda Porsche della squadra di Meuspath, ma in seguito rallentato da una foratura. È stato proprio nelle prime ore che si è vissuto uno dei momenti più drammatici, con la Ferrari di Alexander Prinz in fiamme ed il pilota teutonico costretto inizialmente a domare personalmente l'incendio. Disastro anche per le Bmw ancora prima del calar della notte. Quella della Rowe Racing di Phi-

lipp Eng ha accusato un problema al radiatore. Ferma con una sospensione kappaò anche la M6 Gt3 dei suoi compagni di squadra Catsburg-Edwards-Krohn-Wittmann. Un'uscita di pista ha invece fermato la vettura bavarese della Walkenhorst Motorsport dell'equipaggio Krognès-Ordóñez-Pittard-Yelloly ed una sorte simile è toccata a quella del Team Schnitzer quando alla guida si trovava Timo Scheider. Intanto la Mercedes del Black Falcon, questa volta nelle mani di Dirk Müller, ha concluso davanti a tutti la quinta ora, sempre seguita dalla Porsche del Manthey Racing e dalla Amg Gt3 del Team Mann Filter. L'altra Porsche del Frikadelli Racing, divisa Matt Campbell, Mathieu Jaminet, Sven Müller e Romain Dumas si è confermata quinta. Alla settima ora lo spettacolare sorpasso operato dalla Porsche di Estre nei confronti della Mercedes di testa, in quel momento guidata ancora da Müller. Poi il contatto che ha coinvolto la stessa Mercedes quando in macchina è salito Adam Christodoulou, costretto a rientrare ai box dopo la toccata con la Supra di Uwe Kleen. A farsi avanti nel frattempo sono state anche le Audi, con la R8 Lms del team Phoenix risalita quinta con Stippler. Dopo la notte, la Porsche numero 911 della Manthey Racing ha continuato a guidare al comando davanti alla vettura gemella del Frikadelli Racing, risalita appunto seconda. Terza la Mercedes su cui è salito Raffaele Marciello. A due ore dalla fine il colpo di scena della penalizzazione inflitta alla Porsche di testa per avere superato la velocità massima in regime di bandiere gialle. Ad essere beccato con le mani nella marmellate è stato Laurens Vanthoor, che è transitato a 172 km/h in una zona dove il limite era di un terzo inferiore. In testa si è ritrovata così la Audi di Kelbin van der Linde, che prima è stata superata dall'altra R8 Lms del Phoenix Racing guidata da Vervisch e poi ha pure forato una gomma. Guai anche per la Porsche del Frikadelli Racing a causa di un problema meccanico. Terzo ha concluso il primo equipaggio Mercedes, quello di Buhk-Haupt-Jäger-Stolz.

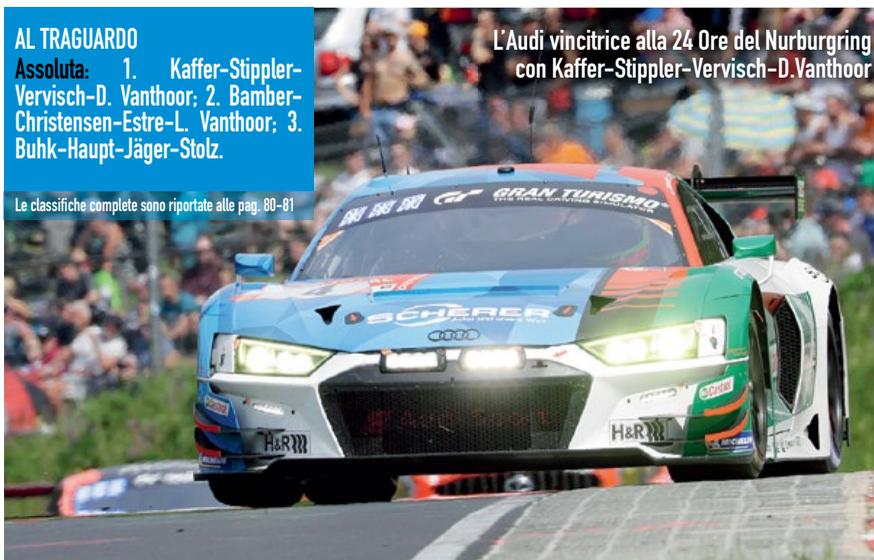
Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Kaffer-Stippler-Vervisch-D. Vanthoor; 2. Bamber-Christensen-Estre-L. Vanthoor; 3. Buhk-Haupt-Jäger-Stolz.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

L'Audi vincitrice alla 24 Ore del Nurburgring con Kaffer-Stippler-Vervisch-D. Vanthoor



Bmw torna a gioire

COMANDINI E JOHANSSON REGALANO LA SECONDA VITTORIA 2019 IN ITALIA. IN GARA-2 SI IMPONE LA LAMBO DI POSTIGLIONE-MUL SEMPRE PIÙ LEADER

di **Dario Lucchese**

La Bmw ritorna a vincere nel Campionato Italiano Gran Turismo, centrando il secondo successo di questa stagione, dopo quello ottenuto nell'Endurance di Monza, ed il primo della serie Sprint con Stefano Comandini e Erik Johansson. Il secondo appuntamento di Imola ha anche confermato il potenziale della Lamborghini, due volte a segno su quattro gare con Jeroen Mul e Vito Postiglione (assieme a Frassinetti primi anche nella 3 ore di Misano), che hanno esteso la propria leadership nella classifica assoluta. La tappa del Santeramo non ha ribaltato gli equilibri nella serie tricolore, anche se ha offerto diversi spunti interessanti. Come il ritorno di Mattia Drudi, che ha subito regalato alla Audi una delle due pole; la seconda, quella di Andrea Fontana, è stata "cancellata" perché in sede di verifica sulla sua R8 Lms è stato trovato meno carburante rispetto ai tre litri previsti dal regolamento. Drudi, al suo primo anno come pilota ufficiale della Casa di Ingolstadt, diviso tra Adac Gt Masters e Blancpain Gt, in gara-1 ha dominato durante tutto il suo primo "stint" e solo i cinque secondi di handicap conseguenti al terzo posto ottenuto nel precedente round di Vallelunga da Fontana e Pierre Kaffer (assente perché impegnato nella 24 Ore del Nürburgring), hanno fatto scivolare quarto l'equipaggio del team di Emilio Radaelli.

Quello che però doveva essere un weekend trionfale per la Audi è stato ben ridimensionato; anche per il drive through che Fontana, reo di avere tamponato la Mercedes di Andrea Palma, ha pagato in gara-2. A proposito di Mercedes, quello di Imola è stato un fine settimana decisamente negativo per l'equipaggio formato da Riccardo Agostini e Alessio Rovera, che in seguito alla vittoria ed il secondo posto conquistati sempre a Vallelunga arrivavano da leader, a pari punti con Mul e Postiglione. Ai 25" di handicap da scontare nella prima sosta ai box e alle limitazioni del BoP (maggiore peso e restrittore più piccolo), si sono aggiunti dei problemi sul nuovo telaio approntato dal team Antonelli Motorsport, ma comunque risolti prima delle qualifiche di sabato mattina in cui Rovera ha fatto segnare un miglior quarto tempo. Poi il varesino è stato fermato nella prima gara da una foratura che lo ha costretto al ritiro.

Nella seconda ancora uno "stop", per un problema a un ammortizzatore mentre al volante si trovava Agostini. A tenere alti i colori della squadra emilia-



FUOCO DUE VOLTE SUL PODIO

Nella foto grande, partenza di gara-2. Nella foto in alto Comandini-Johansson.

Sopra, i due con Capirossi e Casè-Veglia. Sotto, Fuoco e in basso a destra Postiglione-Mul



na è stato invece Nicola Baldan, due volte quinto. Bene invece le Ferrari. Specialmente quella della Af Corse divisa da Antonio Fuoco e Sean Hudspeth, due volte secondi e dominatori nella Pro-Am. Il cosentino nella seconda gara è stato magistrale, provando nelle fasi conclusive a superare Mul; quest'ultimo da parte sua è riuscito a mantenere i nervi saldi, chiudendo davanti alla 488 Gt3 con un vantaggio di 129 millesimi. Alla fine sono stati due



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Johansson-Comandini;
2. Fuoco-Hudspeth; 3. Veglia-Casè.
Gara-2: 1. Mul-Postiglione; 2. Fuoco-Hudspeth; 3. Di Amato-Vezzoni.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

gli equipaggi Ferrari sul podio in entrambe le gare, con Lorenzo Casè-Lorenzo Veglia terzi nella prima con la Easy Race e Alessandro Vezzoni, assieme a un Daniele Di Amato in gran forma, sul gradino più basso al termine della seconda. Bene anche Matteo Cressoni, che in gara-2 ha lasciato il volante dell'altra Ferrari della Af Corse a Simon Mann in prima posizione, con il giovanissimo americano che ha pagato un po' di inesperienza scivolando ottavo. ●



IN GT LIGHT ANCORA DOPPIETTA PER SERNAGIOTTO-LIPPI

Gt4 M4 ci mette la firma

A Imola il numero delle vetture al via nel Tricolore Gt è salito a 27, che equivale al record stagionale. Tra le novità il rientro del team Villorba Corse, che ha supportato la Maserati Gran Turismo Mc Gt4 schierata da Svc Sport Management per i polacchi Piotr e Antoni Chodzen, padre e figlio. Dieci le vetture al via nella stessa classe, in cui il Bmw Team Italia ha concesso il bis in gara-2 (dopo l'affermazione di Comandini-Johansson in Gt3), festeggiando il successo della M4 divisa da Francesco Guerra e Giuseppe Fascicolo, adesso in testa alla classifica dopo essersi divisi le vittorie di classe con la Porsche Cayman dell'Autorlando di Joel Camathias e Giuseppe Ghezzi, leader in gara-1 dopo una penalizzazione per un'irregolarità in regime di safety car inflitta ai loro diretti rivali. Nella Gt Light è invece arrivata la seconda doppietta di fila di Giorgio Sernagiotto e Alberto Lippi, sempre più leader con la Ferrari 458 dell'Iron Lynx. Il primo, reduce dalla sua terza 24 Ore di Le Mans (portata a termine ancora una volta al volante della Dallara di Cettilar Racing divisa con Roberto Lacorte e Andrea Belicchi), è stato autore di una seconda sessione di qualifica straordinaria, condotta dal quarto responso assoluto. Ultima nota per l'incidente che al via lanciato di gara-1 ha visto la Porsche di Francesco La Mazza finire contro il muro nel tratto dopo l'uscita della corsia box. Un "crash" violento, che è costato al pilota siciliano la frattura composta di una tibia e varie contusioni.



Tavano vede doppio

SALVATORE CONQUISTA DUE SUCCESSI E TORNA IN VETTA AL CAMPIONATO CON LA CUPRA. UN FINE SETTIMANA DA INCORNICIARE PER IL CAMPIONE IN CARICA

di [Fiammetta La Guidara](#)

IMOLA - Il TCR Italy è approdato sul circuito del Santeramo per il terzo round stagionale e ha offerto due gare particolarmente ricche di spettacolo, con bagarre in puro 'stile turismo'. Protagonista del weekend Salvatore Tavano, che ha messo a segno una doppietta con la vettura della Scuderia del Girasole by Cupra Racing, ed è tornato in testa al campionato. Un weekend da incorniciare per il campione in carica, che ha riscattato il doppio zero della trasferta di Misano, dove era stato costretto al ritiro per due volte mentre era al comando. A condividere con lui il podio di gara-1 il suo compagno di squadra Matteo Greco e Marco Pellegrini sulla Hyundai di Target Competition, mentre in gara-2 alle spalle di Tavano si sono piazzati Enrico Bettera con l'Audi di Pit Lane Competizioni e il giovane Matteo Greco.

In gara-1 Tavano è scattato dalla quarta posizione, per via di una qualifica difficile, dove ha trovato una bandiera gialla nel giro 'buono'. Per di più al via il pilota siciliano è rimasto invischiato nella bagarre. Al comando intanto c'era Enrico Bettera, partito bene dalla terza casella e subito leader davanti al macedone Stefanovski, poi penalizzato di 5 secondi per errato posizionamento in griglia e poi di altri 5" per un contatto proprio con Enrico Bettera, poi costretto al ritiro per un conseguente dechappaggio.



GRECO SALE DUE VOLTE SUL PODIO
Sopra, Greco finito per due volte sul podio nel week end di Imola. In alto, Tavano che ha centrato una doppietta

Alla fine del primo giro Tavano aveva già recuperato la posizione su Greco, e poi il siciliano ha continuato la sua rimonta mettendo nel mirino Pellegrini.

Un violento nubifragio ha messo anticipatamente fine alle schermaglie: la direzione di gara ha fatto entrare infatti la safety car. Tavano ha chiuso alle spalle di Stefanovski, ma primo considerando la penalità del macedone. In gara-2 Tavano è scattato fulmineo dalla quinta posizione in griglia e si è portato rapidamente al comando, per disputare una

BETTERA CHIUDE 2° IN GARA-2

Sotto, corpo a corpo
tra Mugelli e Greco.
A destra, Bettera
che ha chiuso al secondo
posto in gara-2



gara in solitaria, accumulando un vantaggio di 5 secondi. Posto d'onore per Enrico Bettera, che era arrivato a Imola da leader e che coglie punti preziosi per rimanere in corsa nel campionato. Matteo Greco sigla un weekend in crescita: il ventenne di Alba, infatti, ha colto la pole position ma anche il secondo posto in gara-1 e il terzo in gara-2, il che lo proietta al secondo posto in classifica alle spalle del compagno di squadra Tavano.

Bel quarto posto in gara-2 per Davide Nardilli: al volante di una Honda Civic, si è mantenuto davanti alla Hyundai di Marco Pellegrini, precipitato dalla quinta alla dodicesima posizione per un contatto di gara con Stefanovski e capace di una furiosa rimonta che lo portò al quinto posto.

Weekend in salita per Max Mugelli e l'Alfa Romeo Giulietta: nel primo turno di prove libere il pilota toscano è incappato infatti nello stesso problema tecnico ai freni che aveva causato la sua uscita in gara-1 a Misano. «Sono rimasto senza freni in fondo alla Rivazza a 218 km/h, potete immaginare lo spavento e il violento urto contro le barriere. I ragazzi ai box hanno fatto un miracolo per rimettere a posto la vettura», spiega Mugelli, che ha saltato il secondo turno di libere e le qualifiche, partendo ultimo. Dopo un bel recupero si è ritirato in gara-1 per un problema al manicotto del turbo ma in gara-2 ha conquistato la sesta posizione, partendo sempre dal fondo dello schieramento. Il più giovane dello schieramento, Jacopo Guidetti, sull'Audi di BG Motorsport, ha concluso al quinto posto gara-1, mentre è incappato in un drive through in gara-2 per un contatto con Nardilli.

AL TRAGUARDO

Imola (Bo), 22-23 giugno 2019

Gara-1: 1. Tavano (Cupra TCR) 9 giri in 21'16"060 alla media di 124,643 km/h; 2. Greco (Cupra TCR) a 0"505; 3. Pellegrini Anatrella (Hyundai i30 N) a 0"770; 4. Scalvini (Cupra TCR DSG) a 1.687; 5. Guidetti (Audi RS3 LMS) a 2"211; 6. Bergonzini (Cupra TCR DSG) a 2"927; 7. Nardilli (Honda Civic TCR) a 3"880; 8. Reduzzi (Hyundai i30 N TCR) a 4"967; 9. Wimmer (Cupra Leon TCR) a 8"268; 10. Stefanovski (Cupra TCR) a 8"450; 11. Milli (Volkswagen Golf TCR) a 8"863; 12. Beninger (Cupra Leon TCR) a 9"615; 13. Voithofer (Cupra Leon TCR) a 12"849; 14. Bettera (Audi RS3 LMS) a 1 giro.

Giro più veloce: il 2° di Bettera in 1'53"897 alla media di 155,161 Km/h.

Gara-2: 1. Tavano (Cupra TCR) 14 giri in 29'03"306 alla media di 141,922 km/h; 2. Bettera (Audi RS3 LMS) a 0"774; 3. Greco (Cupra TC) a 3"909; 4. Nardilli (Honda Civic TCR) a 4"408; 5. Pellegrini Anatrella (Hyundai i30 N TCR) a 7"493; 6. Mugelli (A.R. Giulietta OV) a 7"790; 7. Bergonzini (Cupra TCR DSG) a 8"517; 8. Gross (Cupra Leon TCR) a 9"272; 9. Guidetti (Audi RS3 LMS) a 9"681; 10. Chini (Vw Golf TCR) a 13"790; 11. Reduzzi (Hyundai i30 N TCR) a 33"375; 12. Stefanovski (Cupra TCR) a 1 giro; 13. Voithofer (Cupra Leon TCR) a 1 giro; 14. Scalvini (Cupra TCR) a 2 giri; 15. Wimmer (Cupra Leon TCR) a 3 giri.

Giro più veloce: il 4° di Pellegrini Anatrella in 1'53"799 alla media di 155,295 Km/h.

Nel Trofeo DSG, vittoria in gara-1 per Eric Scalvini sulla Cupra della Scuderia del Girasole: il giovane pilota bresciano ha concluso con un'ottima quarta posizione assoluta. Alle sue spalle, Matteo Bergonzini, con la Cupra di BF Motorsport, davanti alla Volkswagen Golf di Massimiliano Milli, che ha condiviso l'abitacolo della sua vettura con Massimiliano Chini. In gara-2, vittoria per Bergonzini, leader del trofeo DSG, davanti all'austriaco Peter Gross e Chini. La rivincita è fissata per il weekend del 20 e 21 luglio sul circuito toscano del Mugello.

Le parole dei protagonisti

Salvatore Tavano: «Era importantissimo ottenere degli ottimi risultati qui a Imola e grazie al contributo della Scuderia del Girasole by Cupra Racing ci siamo riusciti a pieno, riconquistando la leadership del campionato e riscattando il weekend negativo di Misano. In questi giorni abbiamo lavorato sodo per scoprire i motivi che ci avevano portato al doppio ritiro mentre eravamo in testa e siamo riusciti a risolvere il problema. Durante il weekend siamo stati competitivi in ogni condizione, anche in gara-1, quando le condizioni meteo sono diventate difficili, con l'improvvisa pioggia. Altrettanto dura è stata gara-2, per via delle temperature altissime che hanno messo a dura prova sia gli pneumatici che l'impianto frenante, considerando tra l'altro che il circuito di Imola è tra i più duri e ostici che ci siano».

Enrico Bettera: «In gara-1 la macchina era fantastica, avevamo un buon passo, ma poi con il bagnato facevo un po' fatica perché ha cominciato a 'partire dietro' prima delle Cupra. Poi è arrivato il contatto con Stefanovski e la gara per me è finita, anche perché sono rientrato per cambiare la gomma anteriore e proprio in quel momento hanno dato la bandiera rossa. In gara-2 avevamo cambiato anche il semiassetto e il differenziale: non era l'ultimo aggiornamento ma alla fine è andata bene con il secondo posto. Stefanovski mi aveva già centrato a Monza all'ultima gara dello scorso anno, quando io ero primo e lui secondo, sembra che abbia preso il TCR Italy per l'autoscontro! Anche Guidetti si deve dare una calmata, a Misano mi ha buttato fuori...» conclude Bettera, che ha perso la leadership del campionato e ora è quarto. ●

Buone le prime

GIACOMO POLLINI E FEDERICO SCIONTI ARTIGLIANO IL SUCCESSO NUMERO UNO DELLA STAGIONE IN UN APPUNTAMENTO MOLTO MOVIMENTATO

di **Dario Lucchese**

IMOLA - Giacomo Pollini ha conquistato a Imola la sua prima vittoria della stagione. Un successo con cui il pilota bresciano, già due volte secondo quest'anno a Monza e Misano, si è avvicinato alla vetta della classifica del Campionato Italiano Sport Prototipi che rimane ancora nelle mani di Riccardo Ponzio (autore nell'ordine di un quarto e un terzo posto), nei cui confronti si trova adesso a sole otto lunghezze. Il quarto dei sei appuntamenti della serie tricolore, ha incoronato anche Federico Scionti. Debutto e pole per pilota romano, che ha poi dominato la prima delle due gare del weekend. Una gara che si sarebbe dovuta disputare il sabato, prima di venire rinviata a causa di un vero e proprio nubifragio estivo. Poi, domenica, interrotta dopo un solo giro con la bandiera rossa a causa di un incidente che ha visto Jesse Mencerz volare fuori alla Villeneuve. Momenti di apprensione per il pilota americano, dopo l'impatto contro le protezioni rimasto all'interno della sua vettura. Per lui una botta alla schiena e fortunatamente niente di più. Con una nuova partenza e la classifica stilata per somma di "manche", Scionti si è confermato leader assoluto. Eppure al proprio attivo, sulla Wolf GB08 Thunder aveva solo una sessione di test svolta proprio a Imola a inizio mese. Macchina nuova e feeling perfetto tra il 26enne pilota del team The Club e la vettura della Casa del lupo. Ciò anche per le similitudini trovate con le monoposto, dal momento che al suo attivo il laziale ha anche un paio di stagioni in F.Renault Italia (oltre a qualche puntata nell'Eurocup) risalenti al 2008-2009, alcune gare di F.3 e, ancora prima, un'esperienza nella F.2000 Light. Poi un lungo stop, dal 2011 fino al rientro nella Mitjet Italian Series targato 2016. La sua apparizione nella tappa del Santerno va vista comunque nell'ottica di una partecipazione fissa alla serie tricolore del prossimo anno, anche se non è escluso che possa tornare in pista già a Vallelunga, a metà settembre. Ma tornando al weekend di Imola, a completare il primo podio sono stati nell'ordine Lorenzo Pegoraro e lo stesso Pollini. Claudio Giudice, che aveva conquistato una vittoria in apertura, sempre a Monza, e poi ancora a Misano, ha chiuso settimo dietro a Mirko Zanardini (quinto) e Francesco Turatello (sesto). Fuori dai primi dieci Danny Molinaro, che arrivava a questo round con il secondo posto in

PONZIO RIMANE CAPOCLASSIFICA

A destra Giacomo Pollini vincitore in gara-2. Sotto Ponzio ancora leader della serie e a destra Attianese. In basso, a sinistra, Scionti, che ha messo la sua firma in gara-1, e a destra Zanardini

AL TRAGUARDO

Imola (Bo), 22-23 giugno 2019

Gara-1: 1. Scionti 7 giri in 22'19"287; 2. Pegoraro a 1"622; 3. G. Pollini a 2"845; 4. Ponzio a 4"075; 5. Zanardini a 5"055; 6. Turatello a 7"394; 7. Giudice a 8"800; 8. Uboldi a 10"928; 9. Baiguera a 12"563; 10. Pitorri a 16"997; 11. Molinaro a 18"065; 12. Castellano a 22"418; 13. Gamberini a 23"679; 14. Stillman a 24"798; 15. Castillo a 27"274; 16. Romagnoli a 28"130; 17. Hulten a 3 giri; 18. Attianese a 3 giri.

Giro più veloce: il 5° di Castillo in 2'15"646, alla media di 130,283 km/h.

Gara-2: 1. G. Pollini 14 giri in 28'12"638, alla media di 146,170 km/h; 2. Zanardini a 10"069; 3. Ponzio a 10"567; 4. Giudice a 12"411; 5. Baiguera a 16"715; 6. Hulten a 16"950; 7. Scionti a 18"496; 8. Attianese a 21"274; 9. Gamberini a 25"387; 10. Turatello a 42"172; 11. Castellano a 50"085; 12. Faraonio a 50"559; 13. Stillman a 56"739.

Giro più veloce: il 13° di Pollini in 1'45"368, alla media di 167,721 km/h.

Il campionato dopo 8 gare: 1. Ponzio 90 punti; 2. G. Pollini 82; 3. Molinaro 62; 4. Giudice 61; 5. Zanardini 55; 6. Mencerz 46; 7. Pegoraro 43; 8. Turatello 35; 9. Hulten 29; 10. Scionti 24; 11. Uboldi 23; 12. Gagliardini 22; 13. Baiguera 17; 14. Gugkaev 13; 15. Attianese 8.



classifica ed il quale è stato poi costretto a ritirarsi in gara-2. Una seconda gara movimentata, con Turatello che è andato al comando dalla pole "ereditata" per l'inversione della griglia. Il padovano è poi scivolato progressivamente dietro. Nelle fasi iniziali l'uscita di Maurizio Pitorri e quella di Davide Uboldi hanno reso necessario l'intervento della safety car. Poi tutto è filato liscio, con Zanardini in testa fino al sesto giro. È stato allora che Pollini è balzato al comando, rimanendoci fino al traguardo. Ponzio ha concluso terzo. Dietro di lui Giudice ed il giovane Andrea Baiguera, autore di un'ottima prova. ●





IL LAZIALE IN EVIDENZA

Attianese che gentleman

Stefano Attianese, al suo terzo anno nel Tricolore Prototipi, è uno dei protagonisti della categoria Master riservata ai "gentleman". A Imola il pilota romano si è confermato secondo nella speciale classifica, anche se nei suoi confronti Joe Castellano ha allungato di altri due punti (13 sono adesso le lunghezze che separano i due). Attianese intanto guarda già alla prossima stagione. Nei programmi futuri del laziale, che è ambasciatore in America per la Wolf Racing, ci potrebbe essere un impegno nella serie Imsa con il team Ansa Motorsport di Miami, al volante di una Lmp3. Al vaglio anche il campionato Fara, che si disputa in Florida ed è organizzato dalla Sales Manager di Omp America e articolato su otto differenti appuntamenti. Nel mese di novembre probabile anche il debutto nella 24H Series, in occasione della tappa texana del Cota, al volante di una Lotus della Pb Racing. Entro la fine della stagione è inoltre previsto un test nell'Euronascar. Negli States, tra l'altro, Attianese partecipa da tre anni al campionato nazionale e mondiale di moto d'acqua. Niente male per il romano, classe 1970, che in molti ricordano protagonista nella F.3 Federale di fine anni '90 e poi in Formula 3000 Pro Series.



Due volti nuovi protagonisti

PAOLO SILVESTRINI E ROBERTO GENTILI SI SONO DIVISI LE VITTORIE NEL TERZO ROUND DEL MONOMARCA. GARE RICCHE DI COLPI DI SCENA

di **Fiammetta La Guidara**

IMOLA - Il circuito del Santerno ha ospitato il terzo round del Mini Challenge, con due gare ricche di colpi di scena e due volti nuovi sul gradino più alto del podio: Paolo Silvestrini, 34enne pilota brindisino, vincitore di gara1 e Roberto Gentili, veloce gentleman driver romano che ha saputo sfruttare bene l'inversione delle posizioni nella griglia di partenza di gara2. Nella classe Lite, una conferma e una sorpresa, con la vittoria in gara-1 del sedicenne Diego Di Fabio e la prima affermazione stagionale del milanese Andrea Tronconi in gara-2.

Entrambe le manche si sono disputate sull'asciutto, dopo una qualifica impegnativa sul bagnato.

In gara1 Paolo Silvestrini è scattato bene dalla pole position e si è mantenuto sempre al comando, dimostrando nervi salditissimi, perché alle sue spalle si è installato un coriaceo Gabriele Volpato che ha provato in tutti i modi a conquistare la vittoria, sfanalando al suo avversario fin sotto alla bandiera a scacchi, per concludere secondo a due decimi. A completare il podio di gara-1, il leader della classifica provvisoria, Gustavo Sandrucci, che per la prima metà gara è rimasto incollato ai due di testa, siglando anche il giro veloce della gara, per poi tirare i remi in barca nelle ultime fasi e accontentarsi di un terzo posto comunque importante, complice anche qualche difficoltà con l'ABS.

Ottima prestazione per il romano Alessio Alcidi, che ha preceduto sul traguardo Gabriele Giorgi, infastidito da un problema al cambio, Federico Alberti e Roberto Gentili, con Ivan Tramontozzi ottavo al termine di una gara che non lo ha visto ai suoi soliti livelli.

Con la griglia di partenza di gara-2 che inverte le prime otto posizioni di gara-1, proprio la Mini che Tramontozzi divide con Maurizio Losi è scattata dalla pole position nella gara del pomeriggio. Ma allo start è partito bene dalla prima fila Roberto Gentili che non ha più mollato il comando, difendendosi prima da Federico Alberti, poi incappato in un'uscita di pista, e poi da Gustavo Sandrucci, che con il secondo posto si consolida al comando della classifica generale.

Terza posizione per Alessio Alcidi mentre Torelli,

quarto al traguardo, viene penalizzato di 25" per un contatto e precipita nelle retrovie, mantenendo comunque la seconda piazza in classifica generale. Peccato per l'uscita di scena di Paolo Silvestrini, in un contatto con Alcidi, mentre lottava per le posizioni di podio. Tra le Mini John Cooper Works Challenge Lite, in gara-1 Diego Di Fabio ha confermato la prestazione vincente di a Misano, piazzandosi davanti a Nicola Gonnella e Andrea Pietro Tronconi. Proprio Tronconi si aggiudica invece la vittoria della categoria in gara-2, condividendo il podio con Filippo Bencivenni e il vincitore di gara-1 Diego Di Fabio. In classifica, il leader è Bencivenni.

«Il weekend è partito bene, dalle prove libere alle qualifiche poi purtroppo un contatto in gara1 non mi ha fatto arrivare al traguardo, ma in gara2 mi sono rifatto con un bel podio. Puntiamo a confermarci al comando al prossimo round al Mugello», dice Bencivenni, leader della classe Lite.

«Gara-1 è stata difficile, sono partito bene dalla pole e ho provato a prendere un po' di margine, ma Torelli aveva un ottimo passo e mi ha ripreso subito. Da quel momento mi ha messo sotto pressione ma sono riuscito a controllare tutti i suoi attacchi - spiega Paolo Silvestrini, vincitore di gara-1 e ora terzo in classifica generale - Anche in gara-2 sono partito bene

e dall'ottava posizione in griglia mi sono ritrovato subito quinto. Poi ero arrivato alle spalle di Alcidi, e quando l'ho affiancato c'è stato il contatto che mi ha mandato ad impattare sulle barriere», conclude Paolo, che nella vita di tutti i giorni svolge l'attività di commercialista nell'azienda di famiglia è al suo secondo anno di gare nel Mini Challenge.

«È stata una gara sudata in tutti i sensi, sia per il caldo che per l'azione in pista, due safety car che ogni volta hanno annullato il distacco che mi ero creato. Ad ogni ripartenza ho dovuto ricostruirmi il vantaggio - spiega Roberto Gentili, vincitore di gara 2, tornato lo scorso anno di Mini Challenge dopo averlo disputato anche qualche anno fa - E dire che nel giro di allineamento ho avuto problemi al turbo... poi in griglia la squadra è stata bravissima a resettare la centralina». ●

TORELLI MI HA MESSO SOTTO PRESSIONE MA SONO RIUSCITO A CONTROLLARE I SUOI ATTACCHI

PAOLO SILVESTRINI





ALL'ASSALTO DI IMOLA

A sinistra, Silvestrini davanti al gruppo nella cavalcata vincente in gara-1. Sotto Di Fabio. Sotto a sinistra, Gentili, primatista in gara-2 inseguito da Giorgi e in basso Tronconi

AL TRAGUARDO

Imola (Bo), 22-23 giugno 2019
Gara-1. 1. Silvestrini 14 giri in 28'21"665 alla media di 145,404 km/h; 2. Torelli a 0"201; 3. Sadrucci a 5"179; 4. Alcidi a 8"420; 5. Giorgi a 13"232; 6. Alberti a 14"536; 7. Gentili a 15"423; 8. Tramontozzi a 22"904; 9. Zarpellon a 24"242; 10. Zanin a 41"297; 11. Cioffi a 43"774; 12. Pasquali a 46"837; 13. Petriccione a 52"655; 14. "Micio" a 1'24"763; 15. Di Fabio a 1'28"187; 16. Gonnella a 1'29"801; 17. Tronconi a 1'30"274; 18. Suerzi Stefanin a 1'38"054; 19. Rogari a 1'39"953; 20. Simoni a 2'00"572.

Giro più veloce: il 3° di Sadrucci in 2'00"351 alla media di 146,840 Km/h.

Gara-2: 1. Gentili 13 giri in 30'47"030 alla media di 124,384 km/h; 2. Sadrucci a 0"417; 3. Alcidi a 0"712; 4. Zanin a 1"466; 5. Alberti a 1"773; 6. Zarpellon a 2"049; 7. Tramontozzi a 2"495; 8. Cioffi a 2"716; 9. Pasquali a 3"122; 10. Tronconi a 4"120; 11. Bencivenni a 4"478; 12. Di Fabio a 5"293; 13. Simoni a 5"786; 14. Di Marsilio a 6"261; 15. Giorgi a 12"504; 16. Torelli a 26"207; 17. Leporelli a 32"541; 18. Suerzi Stefanin a 1 giro; 19. Di Cori a 3 giri.

Giro più veloce: il 2° di Torelli in 2'01"137 alla media di 145,888 km/h.



TANTI UNDER 20 SUGLI SCUDI

Palestra per i giovani

Il Mini Challenge quest'anno, più che nel passato, è anche una palestra per i giovani talenti: lo dimostra la presenza in griglia di tanti under 20. Uno in più a Imola, con l'arrivo di Alessandro Di Cori nella categoria Pro: romano, proviene dal kart, dove ha vinto l'italiano e la coppa del mondo Rok e si aggiunge ad un già nutrito gruppo di emergenti. A cominciare dal neodiciotenne Filippo Bencivenni, leader della categoria Lite, dove la corsa alla leadership è con il sedicenne Diego Di Fabio. Al via anche una giovanissima rappresentante delle quote rosa: Silvia Simoni, appena diciassette anni, e che a Imola ha voluto correre nonostante avesse tolto l'ingessatura da un polso soltanto il giovedì prima delle gare.

«Tre dei nostri under 20 sono proprio giovanissimi, perché hanno 16 o 17 anni, arrivano dal kart, iniziano la carriera con noi», dichiara Stefano Gabellini, di Promodrive, promoter del Mini Challenge. «Ad esempio Diego Di Fabio voleva correre con noi già lo scorso anno ma non aveva l'età per conseguire la licenza. Certo, fra le Pro la lotta è più serrata per le prime posizioni, ma la Lite è più abbordabile come costi e la macchina è sempre divertente. In precedenza questa classe attraeva più i gentlemen, adesso i debuttanti hanno capito che è un'ottima porta d'accesso all'automobilismo».



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Mosca; 2. Iaquinta; 3. Conwright. Gara-2: 1. Fulgenzi; 2. Bertonelli; 3. Conwright.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Fulgenzi chi si rivede!

ENRICO IS BACK

Fulgenzi qui davanti a Bertonelli, nuovo leader del monomarca Porsche, e a destra mentre festeggia al termine di gara-2. A destra De Giacomi

DOPO DUE ANNI DI DIGIUNO ENRICO A SEGNO NEL MONOMARCA. BERTONELLI VA AL COMANDO DELLA SERIE. MOSCA 1° IN GARA-1

di **Dario Lucchese**

IMOLA - A Imola prima vittoria di Enrico Fulgenzi dopo due anni di digiuno (l'ultima volta era stata proprio sul circuito del Santerno nell'aprile 2017), Patrick Kujala fuori dal podio e Diego Bertonelli nuovo leader della classifica dopo avere scavalcato il finlandese. Questa la chiave di lettura del terzo appuntamento della Carrera Cup Italia. Sul circuito del Santerno ad andare a segno è stato anche Tommaso Mosca, che si è imposto in gara-1. Una vittoria che vale la metà per il pilota della Ombra Racing, visto che tutti i quattro giri completati prima della bandiera rossa esposta per un violento nubifragio, sono stati percorsi dietro alla safety car. Il bresciano, per la prima volta in pole quest'anno, non ha dovuto faticare molto per conquistare

la sua affermazione numero uno di questa stagione. Sul podio sono saliti anche Simone Iaquinta e Jaden Conwright, che avevano occupato in qualifica la seconda e terza posizione. Dietro di loro Kujala e poi Bertonelli.

Altra storia in gara-2, che si è svolta in condizioni di asciutto. Per l'inversione delle prime sei posizioni del precedente ordine d'arrivo, ad avviarsi davanti a tutti questa volta è stato Fulgenzi. Il pilota dello Tsunami Rt, campione 2013, ha dimostrato di avere un passo più spedito degli altri. Dietro di lui si è portato Bertonelli. Conwright e Kujala hanno iniziato invece a lottare per il terzo posto. A questo punto le prime posizioni sono rimaste pressoché invariate.

Ma a sette minuti dalla fine, la violenta uscita di pista di Luca Pastorelli alla Villedieu ha chiamato in causa la safety car. Un solo giro di neutralizzazione. Tanto tuttavia da ricompattare il gruppo. Alla ripartenza ottimo lo spunto di Conwright, che ha bruciato Kujala andando ad attaccare anche Bertonelli. Dietro, Iaquinta ha commesso un errore, finendo largo sull'erba nel tentativo di rimanere attaccato allo stesso Kujala, e agevolando il sorpasso di Mosca.

Al traguardo Fulgenzi ha preceduto Bertonelli di poco più di un secondo, con Conwright attaccato dietro.

Quinto ha concluso Mosca, seguito da Iaquinta, Davide Di Benedetto e un sorprendente Francesco Massimo De Luca, che ha conquistato i suoi primi punti chiudendo decimo e ottavo ed entrando per la prima volta in superpole. Kujala da leader della classifica è sceso secondo, a tre punti da Bertonelli e a pari lunghezze con Conwright. ●



MOSCA, VITTORIA
DIMEZZATA

A sinistra Mosca, vincitore in gara-1 caratterizzata da un nubifragio e bloccata con la bandiera rossa.

A destra Iaquinta. Nell'altra pagina Mercatali





Pellegrini due volte sul podio a Imola

Bottioli nuovo leader

F2 ITALIAN TROPHY LO SVIZZERO ADESSO GUIDA LA CLASSIFICA CON UN PUNTO DI VANTAGGIO SU COLA

IMOLA - Dopo tre appuntamenti la TopJet F2000 Italian Trophy ha trovato un nuovo leader. Grazie al secondo e terzo posto conquistati a Imola, a balzare in testa alla classifica è stato Antoine Bottioli. Lo svizzero della Gforce Racing adesso guida con un solo punto di vantaggio su Andrea Cola, portacolori della Monilite, che si è diviso le vittorie sul circuito del Santerno con Bernardo Pellegrini. Riccardo Peregò, che arrivava in terra d'Emilia davanti a tutti, è scivolato viceversa terzo in campionato. In gara-1 Pellegrini ha beffato tutti. Se in qualifica a fare

no saliti anche Bottioli e Peregò, nell'ordine secondo e terzo. Cola è invece scivolato quarto; appena dietro Dino Raserò.

Brivido al via della seconda gara, con una spettacolare carambola prima della staccata del Tamburello che ha coinvolto ben sette vetture, costringendo a fermare tutto con la bandiera rossa. Tutto regolare invece alla seconda partenza, con Zeller che è sfilato al comando dalla pole, nell'ordine seguito da Cola, Pellegrini e Bottioli, i quali hanno occupato le prime tre posizioni della F2000. Con i primi due sempre vicinissimi tra

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zeller; 2. Pellegrini; 3. Bottioli. **Gara-2:** 1. Zeller; 2. Cola; 3. Pellegrini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

il bel tempo in una giornata tutt'altro che soleggiata era stato Cola, alla sua prima pole della stagione, il veronese è stato protagonista a sua volta di un rientro perfetto. Dopo avere fatto segnare il quarto miglior tempo della categoria alle spalle di Peregò e Bottioli, Pellegrini ha completato sabato una rimonta che lo ha portato in seconda posizione assoluta, chiudendo alle spalle dello svizzero Sandro Zeller, il quale partecipa al campionato austriaco. Sul podio so-

loro, non si è registrato alcun colpo di scena. Almeno fino a quattro minuti dallo scadere del tempo, quando è entrata in azione la safety car per l'uscita sulla ghiaia di Daniel Tapinos.

Un solo giro di neutralizzazione e poi di nuovo il "verde". Cola ha provato subito ad attaccare Zeller ma senza riuscirci, pur facendo segnare il giro più veloce. Dietro Bottioli è stato invece superato da Tom Beckhauser, rimanendo comunque terzo di categoria. (d.l)



PER I PRIMI TRE CLASSIFICATI DELLA MICHELIN CUP

18mila euro in palio

In occasione dell'appuntamento di Imola, per la prima volta dopo 13 edizioni del monomarca tricolore è stata ufficializzata da Porsche Italia l'istituzione di un inedito montepremi destinato ai protagonisti della Michelin Cup. Al primo classificato al termine del campionato andranno 10.000 euro, 5.000 al secondo e 3.000 al terzo. Sul circuito del Santerno, a conquistare il successo nella classe riservata ai "gentleman" sono stati Alex De Giacomi, autore della pole con lo Tsunami Rt, e Bashar Mardini. Il canadese della GDL Racing ha confermato la sua leadership in classifica, allungando di alcuni punti. Nella Silver le due vittorie sono state conquistate da Niccolò Mercatali (Team Malucelli) e Federico Reggiani, con quest'ultimo adesso primo di categoria.





Vergne mani sul tito

Come negli scacchi c'è la mossa che può decidere una partita anche se questa ancora non si è conclusa, lo stesso si è visto in gara a Berna. Il re Jean-Éric Vergne e la regina Ds Techeetah hanno colto il momento perfetto per non sbagliare la disposizione dell'esercito nero (e oro), che ormai a New York dovrà solo ufficializzare lo Scacco Matto.

Pole position, vittoria e passi falsi dei tre che lo inseguivano in classifica permettono quindi a Jev di fuggire lontano, con ben 32 punti di vantaggio su Lucas di Grassi quando prima della tappa svizzera erano appena 6. Ed ora mancano solamente le due gare di New York, dove al francese basteranno due quinti posti per annullare un eventuale doppio successo del brasiliano o due quarti nel caso il pilota Audi alla doppia vittoria aggiungesse anche pole position e giro più veloce.

Solo che viene assai difficile pensare che di Grassi possa riuscire a dominare in questa maniera negli Stati Uniti dopo che in questa stagione si sono avuti otto diversi vincitori in undici gare.

**JEV VICINO
ALLA
RICONQUISTA
DEL
CAMPIONATO.
E ANCHE DS
TECHEETAH
PRONTA A
FARE SCACCO
MATTO**

Fulvio Cavicchi

Insomma, tutto lascia presupporre che Vergne abbia tirato la zampata nel giorno perfetto, quando tutto è girato a suo favore, e pare davvero a centimetri dal diventare il primo pilota capace di ripetersi sul trono del circus elettrico.

Infatti il suo avversario numero 1 in campionato si è autoeliminato da solo, con una pessima qualifica che lo ha costretto a scattare appena dalla diciannovesima posizione, da cui è risalito con una disperata rimonta fino a nono; il terzo in classifica, André Lotterer, è partito dalla quarta fila ed ha rimontato fino ad un passo dal podio, ma una penalità post-gara gli ha inflitto un altro 0 nel computo punti; il quarto, António Félix Da Costa, è scattato dal fondo e non è mai risultato competitivo a Berna ed il quinto, Robin Frjns, ha visto la sua gara durare nemmeno 200 metri prima di essere spinto contro il muro nel mucchio dopo la partenza e rompere la trasmissione. Di sicuro questa gara verrà ricordata per l'incidente al via, quando Maximilian Günther ha colpito Pascal Wehrlein nel retrotreno alla stretta chicane e lo ha incastrato tra la sua Dragon e le protezioni ad interno curva. Come si è stori-



Più Pau che Macao

LE CARATTERISTICHE
DELLA PISTA SVIZZERA
AL DEBUTTO NELLA SERIE

Tanti piloti hanno citato Macao per dare una idea di come fosse guidare a Berna. Sicuramente questo dipende dal notevole cambio altimetrico e dalle sue discese ardite e le risalite. Però, in realtà, quello che più era giusto citare per fare un confronto è il tracciato di Pau, sia per la scarsa larghezza della strada che per la spettacolarità nel guidarci. Il problema è che, esattamente come il cittadino sul confine tra Francia e Spagna, anche Berna è parso una sfida bella e coinvolgente sul giro secco, mentre il corrceri era una difficoltà senza molto senso. Qualche sorpasso si è visto, ma più per errori del pilota davanti o per merito della potenza supplementare data dell'Attack Mode che altro, altrimenti si sarebbe avuta una fila di macchine senza pathos. In più la scelta di mettere la partenza subito prima di una stretta chicane dove si poteva passare solamente uno alla volta faceva immaginare chiaramente a quello che poi è puntualmente avvenuto. Ed il piazzare i box a quasi un chilometro di distanza dalla pista, nella fiera della città, non è chiaramente risultato molto pratico. Ma, soprattutto, pare ci siano stati gravi problemi di permessi, e difatti le voci per il paddock parlavano di incertezza dello svolgimento dell'evento ancora una sola settimana prima del via!

Vittoria quasi decisiva

Vergne, qui inseguito da Evans, ha conquistato una vittoria quasi decisiva nella conquista del secondo titolo di fila

lo

CLASSIFICHE

Berna (Svi),
22 giugno 2019

Gara: 1. Vergne 31 giri in 1h25'26"873, alla media di 60,2 km/h; 2. Evans a 0"160; 3. Buemi a 0"720; 4. Bird a 2"996; 5. Günther a 4"625; 6. Abt a 6"930; 7. Lynn a 9"972; 8. Massa a 12"310; 9. di Grassi a 13"073; 10. Vandoorne a 13"386; 11. Sims a 14"714; 12. Félix Da Costa a 18"917; 13. d'Ambrosio a 21"872; 14. Lotterer a 23"106; 15. Dilmann a 40"084; 16. Turvey a 46"622; 17. Paffett a 1'22"512.

Giro più veloce: il 27° di Félix Da Costa in 1'21"240, alla media di 121,9 km/h

Campionato: 1. Vergne 130 punti; 2. di Grassi 98; 3. Evans 87; 4. Lotterer 86; 5. Félix Da Costa 82.

camente visto capitare tante volte alla curva Lisboa di Macao, non c'era più strada per passare e tutti dietro si sono dovuti fermare, costringendo la Direzione Gara ad una bandiera rossa ed una nuova partenza. Ma qualcuno è riuscito a passare nello stretto spazio tra le gomme della chicane ed il muro laterale dalla parte opposta della carreggiata, avvantaggiandosi notevolmente. E proprio questi in corsia box, mentre i commissari liberavano la pista e la rimettevano in sicurezza, hanno levate alte le loro grida di rabbia alla notizia che si sarebbe ripartiti dietro la safety car con l'ordine della griglia di partenza. Tra questi due "vecchie volpi" come di Grassi e Félix da Costa, che ovviamente non volevano perdere tutte quelle posizioni guadagnate e tornare in fondo alla classifica.

Però la bandiera è stata sventolata quando i pochi riusciti ad evitare il mucchio non erano arrivati nemmeno a metà del primo giro, quindi nemmeno esisteva una classifica ufficiale di come fosse la situazione di gara. Insomma, giusta scelta dei Commissari e discussioni interessate che però non avevano senso di esistere.

Con tanti dei nomi di testa della stagione fuori dai giochi, la capitale elvetica ha dato spazio agli altri, e si è potuto godere di un'altra grande prova della Jaguar di Mitch Evans. Il neozelandese era scatenato come a Roma e le ha tentate davvero tutte per conquistare un secondo successo dopo quello sul Circuito dell'Eur. Ma Vergne era in una giornata davvero di grazia e si è difeso con le unghie e con i denti. Forse con anche troppa foga, tatticamente parlando, visto come erano messi gli avversari e quanto per lui sarebbe stato importante prendere tutti i punti possibili senza rischiare. Ma il francese non ha mai alzato il piede nemmeno quando negli ultimi due giri è arrivata la pioggia e la pista era diventata davvero scivolosa, così Evans si è dovuto accontentare del secondo posto davanti alla Nissan di Sébastien Buemi. L'elvetico ovviamente sperava di riuscire a regalare, nel proprio paese, il primo successo alla Casa giapponese, ma non è mai parso in grado di potercela fare, anche se nel finale si era molto avvicinato alle vetture in testa.

Con il quarto posto finale anche Sam Bird è poi tornato nelle posizioni di testa che ➤➤➤

gli competono, dopo una fase negativa durata quattro gare senza punti ed appena un ingresso in Top 10 a Berlino. Per Evans e Buemi questi risultati permettono di fare dei salti in avanti importanti in classifica, con il pilota Jaguar che diventa addirittura terzo assoluto e quello Nissan che è ora settimo a soli dieci dal quarto, Lotterer. Giusto dare risalto anche alla prima bella gara del giovane Günther, che fino ad ora si era messo in risalto solo con delle buone performance in qualifica, ma mai accompagnate da altrettanto efficaci risultati quando realmente contava. Per la Dragon Racing, che ha creduto in lui per davvero molto tempo, questi dieci punti non portano a cambiamenti di posizione in classifica ma comunque regalano alla classifica della formazione statunitense tutto un altro effetto, perché la ravvicinano molto alla debuttante Hwa Racelab nona e soprattutto allungano davvero tanto sulla Nio. La Casa cinese rimane ultima, con soli 6 punti nonostante due efficaci piloti, e sta giustamente concentrandosi totalmente sulla prossima stagione. Unica modifica nella classifica squadre è stato il sorpasso della Jaguar ai danni della Venturi, grazie al secondo posto di Evans ma anche alla seconda buona prova di Alex Lynn. Il britannico si sta comportando bene dal suo arrivo in sostituzione di Nelson Piquet, e sta mettendo in crisi la formazione britannica riguardo alla prossima stagione. Quando pareva certo l'arrivo di James Calado, che sta svolgendo i test per il team, e questo ora pare decisamente più incerto. La Casa del giaguaro è ora settima a solo 8 punti dalla Bmw e chissà che non arrivi un altro sorpasso sotto la Statua della Libertà!

SAATCHI & SAATCHI



Festa svizzera

Sebastien Buemi con il figlio sul podio. Sotto, Oliver Rowland e Mitch Evans. A destra, Edoardo Mortara, sotto Felipe Massa. All'estrema destra ancora Buemi



LA BOZZA DEL CALENDARIO 2019-20

22 novembre 2019	Dir'iyya (Arabia Saudita)
23 novembre 2019	Dir'iyya (Arabia Saudita)
14 dicembre 2019	Da confermare
18 gennaio 2020	Santiago del Cile
15 febbraio 2020	Città del Messico
1 marzo 2020	Hong Kong
21 marzo 2020	Da confermare
4 aprile 2020	Roma
18 aprile 2020	Parigi
3 maggio 2020	Seul
30 maggio 2020	Berlino
20 giugno 2020	New York
25 luglio 2020	Londra
26 luglio 2020	Londra



Pronta Stagione 6

LA FIA HA EMESSO IL CALENDARIO PER IL CAMPIONATO CHE SCATTA A NOVEMBRE 2019

La Fia ha emesso il calendario per la prossima stagione, quella dove vedrà salire a i 12 team grazie all'arrivo di Porsche e che ricalca per gran parte quello della stagione in corso, con l'aumento da 13 a 14 gare perché anche il weekend di apertura in Arabia Saudita sarà doppio come quello conclusivo. Si tornerà quindi a Dir'iyya, città ai limiti nord-occidentali della capitale Riad, ma siccome la proposta di correre il 21 e 22 dicembre non piaceva agli occidentali (coincidenza con le festività natalizie) è stata anticipata di un mese. Così a metà dicembre si avrà già la 2a prova, che per ora non è ancora stata annunciata ma tutto fa presagire che sarà ancora una volta a Marrakech. Confermate anche le tappe di Santiago del Cile, terza gara a metà gennaio, e Città del Messico, a febbraio. Anche la trasferta asiatica di marzo ad Hong-Kong è stata mantenuta. Mentre per la seconda tappa cinese ancora ci sono dubbi su dove verrà disputata: le possibilità sono tornare a Sanya, dove si è corsa questa stagione la gara più noiosa e meno spettacolare della storia del Circus elettrico, oppure andare nel centro della Cina a Xi'an, dove però il rischio di avere temperature molto rigide in quel periodo dell'anno è alto. Ad aprile si aprirà la fase europea con la terza edizione dell'E-Prix di Roma, seguito da Parigi, mentre a maggio si avrà la prima vera novità. Siccome a Montecarlo si corre ad anni alterni, nel 2020 nel bel mezzo della serie di gare nel nostro continente ci sarà la trasferta a Seul, in Corea del Sud! Poi a fine mese si tornerà a Berlino. Verrà anticipata di un mese la gara a New York, dove si correrà solo il sabato; questo perché si avrà il tanto atteso ritorno di Londra nel campionato, che quindi diventerà la quarta prova europea e tornerà a chiudere la stagione con una doppia gara come nelle prime due edizioni del campionato. Ma non sul tracciato di Battersea Park, che vide nel 2016 il famoso contatto al via tra Lucas di Grassi e Sébastien Buemi che si giocavano il titolo, bensì dentro e fuori da un padiglione fieristico della ExCeL Arena. Però questo programma, emesso come "definitivo", è in realtà ancora ben lontano dall'esserlo. Infatti l'Amministratore Delegato dell'E-Prix svizzero, Pascal Derron, ha detto a Cnn Money Switzerland che c'è ancora possibilità di avere la tappa 2020 a Zurigo, non presente nella lista solo per problemi di permessi non ancora rilasciati. Però, con New York anticipata a giugno e Londra a chiudere la stagione, sarebbero solo i weekend del 4-5 ed 11-12 luglio quelli che potrebbero accogliere la tappa. Inoltre c'è il grosso problema che la gara ancora indefinita di dicembre, la seconda in Cina ed il debutto della Corea sono tutte concomitanti con tappe del Mondiale Endurance (Bahrain, Sebring e Spa), dove corrono diversi dei piloti attivi in Formula E.





Schkeee

la batmobile Can-

REALIZZATA NEL 1977 SU BASE LOLA, L'AVVENIRISTICA DB1 SBANCA E TRIONFA AL DEBUTTO MA POI RIENTRA NEI RANGHI PER CARENZA DI FONDI. EPPURE ANCORA OGGI FA SOGNARE...

C'è chi la considera una delle macchine da corsa più belle e mozzafiato mai viste. C'è chi la valuta avanti nei tempi di almeno vent'anni. C'è poi chi la butta sul sentimentale e, a quarantadue primavere dalla nascita, la rimpiange con un tuffo al cuore. Infine, c'è chi la ignora, perdendosi davvero qualcosa.

Signore & signori, sono quattro motivi che consigliano caldamente di raccontare l'incredibile ma verissima storia della sfolgorante Schkeee DB1, batmobile gran dama della Can-Am, dal 1977 in poi.

Quella terra misteriosa chiamata Can-Am

È anno di grandi cambiamenti, il 1977. In F.1 arrivano turbo, radiali e l'innovazione più spettacolare del mondo: Gilles Villeneuve.

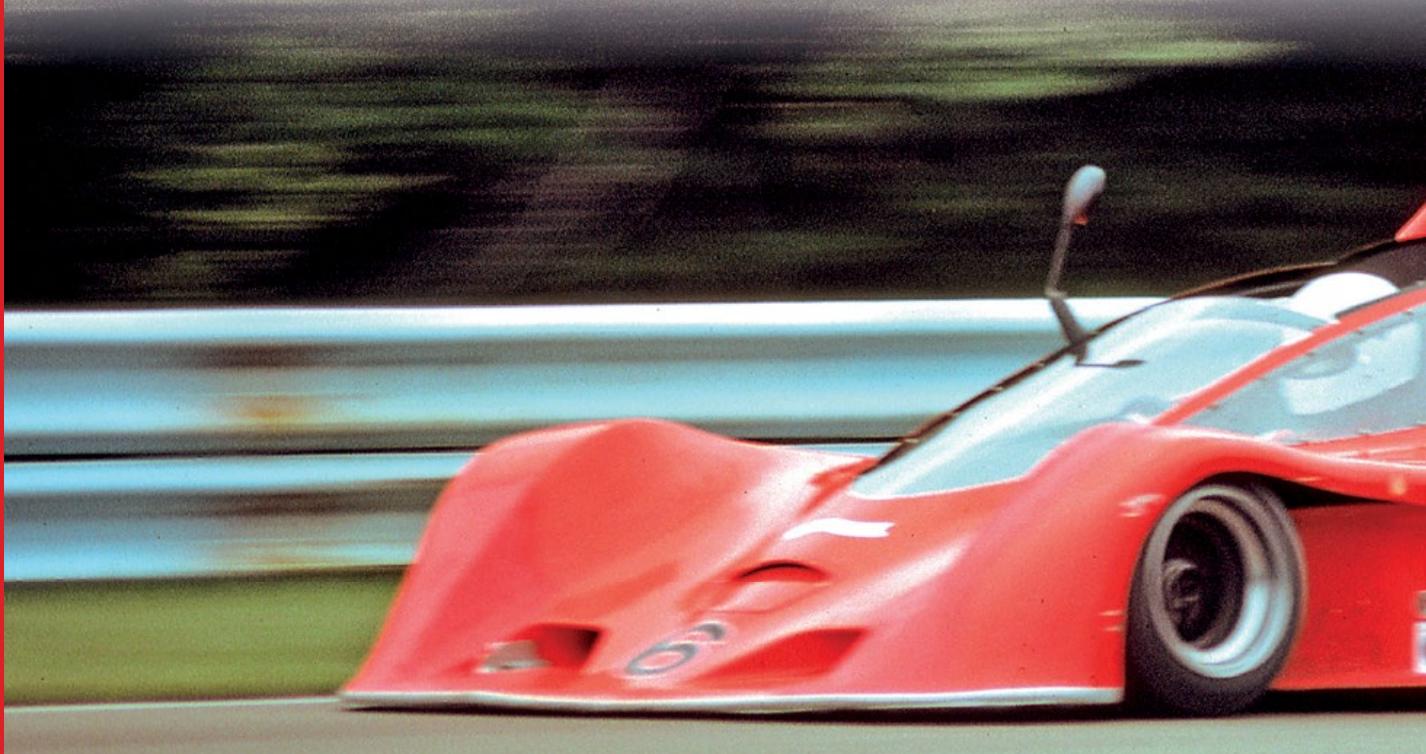
Il canadese volante, formatosi in F. Atlantic, s'è ap-

di Mario Donnini

pena messo in evidenza su Wolf-Dallara in un campionato strano ed estremo che si sta disputando sui circuiti stradali più ignoranti del mondo, tra Canada e Stati Uniti: appunto, la Can-Am.

Sigla gloriosa per una categoria che non ha più niente a che vedere col mitico e straricco campionato per biposto senza limiti di taglia e cilindrata, in voga dal 1966 al 1974. No, la Can-Am appena rilanciata altro non è che una serie - peraltro ben finanziata dalla Citicorp - che ricicla le F.5000 dotandole di parafanghi, e creando così carenatissimi bestioni a guida centrale.

In sintesi, un campionato formato da vecchi piloti - Amon e Gethin su tutti -, e macchine déjà vu ma camuffate. E una sola, pittoresca e simpatica novità: la Schkeee Db1, alla quale, prima d'accendere i motori, nessuno darebbe un soldo d'affidamento.



POCHE VETTURE DA CORSA HANNO MERAVIGLIATO AL DEBUTTO COME LA STUPEFACENTE SCHKEE DB1: AVVENIRISTICA, BELLISSIMA E SUBITO VINCENTE NELLA CAN-AM 1977 A ST. JOVITE, CON TOM KLAUSER AL VOLANTE. QUESTA È LA STORIA DI UNA MACCHINA NATA DAL SOGNO DI DOUG SCHULZ INNESTATO SU BASE LOLA F.5000, A CREARE UN MOSTRO CHE CONSERVA FASCINO E AGGRESSIVITÀ



-Am

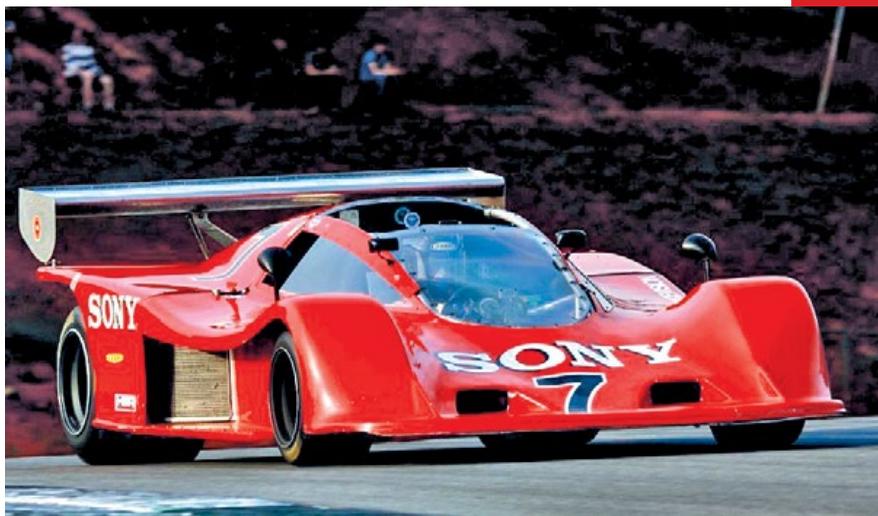
Il creatore è lo straordinario Doug Schulz

Occhio, perché la storia di Doug Schulz sembra sogno, ma è realtà. Figlio di una solida famiglia statunitense, scopre le corse da bambino a inizio anni '60, quando il padre lo porta a Road America a tifare per il suo socio in affari, in gara con una "modified". Pochi anni dopo, giusto alla fine dei Sixties, il giovane Doug assiste a una gara Can-Am, sempre a Road America, coi terrificanti Big Bangers e s'innamora. Gli anni passano e l'intraprendente virgulto diviene pilota di F.Ford e poi in F.5000, nel 1976, ma non si limita a guidare, no, continua a sognare.

E così realizza il modello in scala 1:12 di un'avveniristica coupé Can-Am ancora senza nome, che, solo a vederla, sembra un tuffo nel terzo millennio.

Improvvisa quanto ghiotta opportunità

Gli eventi si susseguono convulsamente. La Scca, autorità sportiva nord-americana, a fine 1976 decide di far rivivere il nome Can-Am riciclando le vecchie F.5000 e Doug Schulz gioca la scommessa della



BELLA, CATTIVA E AVVENIRISTICA

Sotto, la Schkee guidata da Tom Klauser all'assalto della Can-Am dal 1977 al 1980.

A sinistra, il pilota di F.1 Patrick Gaillard con la Db1 a Laguna Seca 1979 nell'unica gara da lui disputata con la vettura, 11esima al traguardo. In alto, la Schkee in un'immagine recente, perfettamente restaurata. In alto, il marchio Schkee





← vita, provando a trasformare il suo progetto semiorico di dream car in una macchina da corsa seria. Per fare questo compie due mosse furbe, cioè queste: 1) Acquista due telai Lola T332 ex F.5000. 2) Ricorre all'esperto Bob McKee per costruire una personalissima batmobile dotata d'aerodinamica creativa, pur senza aver trascorso due secondi in galleria del vento.

Nasce così la Schkee Db1

Doug Schulz disegna e provvede alla realizzazione della carrozzeria, mentre il tutto viene assemblato presso la McKee Engineering, a Palantine, nell'Illinois. La stupefacente creatura viene ribattezzata Schkee: le prime tre lettere provengono dal cognome di Schulz, le seconde tre, muy claro, da quello di McKee. La sigla Db1 è ulteriore simbolo dell'unione di ingegneri: D sta per Doug e B per Bob, al loro primo progetto insieme.

Il motore è un classico Chevy cinque litri aspirato. La nuovissima vettura a guida centrale presenta un complesso studio di flussi aerodinamici che sfruttano in modo originale i principi dell'effetto suolo, nel frattempo portati sulla via del compimento in ben altro modo dalla Lotus 78 in F.1. Prese d'aria Naca energizzano il motore senza pagare pegno in termine di drag, ossia di resistenza all'avanzamento. E non solo.

La Schkee Db1 a cockpit semiaperto è la prima macchina da corsa studiata per poter utilizzare una telecamera di bordo in gara, a uso e consumo della Tv.

La storia dei due telai Schkee

Certo, in realtà la Schkee non esiste, ma preesiste. La primissima Db1 altro non è che rivisitazione cosmetica di un telaio Lola T332C siglato Hu55 e destinato originariamente alla F.5000 americana, per il team Bay Racing con l'australiano Warwick Brown al volante.

L'altro esemplare della Schkee deriva da un'altra Lola ex F.5000, anche questa una T332, siglata Hu44, risalente addirittura al 1974, acquistata dal team Leader Cards che l'ha schierata prima per Mike Mosley e poi per Mick Fowler. L'anno dopo la monoposto viene rilevata dal Patrick Racing with George Bignotti che l'affida al vecchio monumento Usac Gordon Johncock.

Attenzione, perché le evoluzioni di questo secondo esemplare, pur mantenendo sempre lo stesso telaio, verranno ribattezzate Db2 e Db3, ma la base meccanica resterà sempre la stessa.

In tutto le Schkee costruite per la Can-Am non saranno mai più di due.

Colpo di scena a St. Jovite

Il campionato Can-Am nuova versione 1977 parte in Canada, sul terribile tracciato di Mt. Tremblant-St. Jovite, con diciassette iscritti. Ex F.5000, sport 2000, vecchie Can-Am arrabattate e pure un'antica Porsche 908: il panorama in pista appare deliziosamente multietnico ma non proprio freschissimo e affidabile. In prova Brian Redman con la Lola del prestigioso team di Carl Haas decolla su un dosso, vola stile deltaplano e si rovescia, rompendosi



HA CORSO PRIVATAMENTE PURE CON TOM SPALDING

Sopra, la Schkee Db1 in versione bianca, portata in gara nel 1978 (e poi anche nel 1979, ma di nuovo con livrea rossa) dal gentleman driver Tom Spalding che aveva rilevato il materiale dal costruttore Schulz. A destra, al centro, di nuovo Tom Klausner in azione nel 1980, con la Schkee in versione Db3 (qui è a Road America) peraltro impiegata solo tre volte in prova, ma mai in gara. E praticamente l'addio al progetto Can-Am

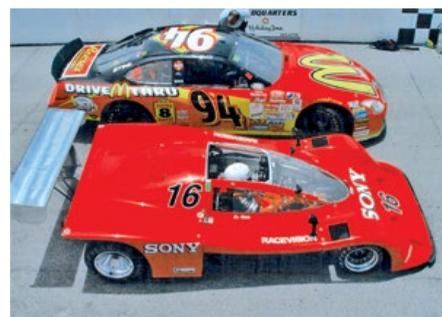
l'osso del collo. Gran legnata pure per Elliott Forbes Robinson, pure lui con una Lola T333 Cs ma schierata da Bill Freeman. Poche storie, la vettura più preparata, veloce e solida in pista è proprio la Schkee guidata da Tom Klausner, pilota di F. Atlantic, classe 1945, il quale, tra la meraviglia generale, batte tutti e si pianta in pole position. E siamo solo all'inizio di uno dei weekend più incredibili nella storia delle corse.

In gara la Schkee parte a razzo, saluta il gruppone e se ne va. Klausner è in fuga senza problemi quando perde il controllo ed esce di pista, senza sbattere. Ci vuole un cambio gomme, ora, con una crew di meccanici sparuta, tanto che per completare l'operazione ci vogliono ben quattro minuti, ma non importa. La Schkee riparte in testa e, tra i sorrisi stupiti di tutti, dopo 221 km di gara, va a vincere, entrando a suo modo nella leggenda. L'avversario più blasonato e temibile, Peter Gethin con la Lola Vds, è solo quinto, a tre tombali giri di distacco.



EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Sopra, il modello in scala 1:12 della Schkee. In alto a destra la Lola F.5000 da cui deriva. A destra Gaillard in gara e, a sinistra, Klausner all'attacco. Sotto, il retrotreno e, più a destra, la Db1 oggi in un raduno retrò



Prosiegua minato dallo scarso budget

Non illudiamoci. Il debutto vincente e stupefacente della Schkee non avrà repliche. Da quel giorno magico, solo piazzamenti modesti, raramente in top ten. La macchina è gradevolmente maneggevole, ma la scarsità di budget rende il motore recalcitrante e moscio. Addio sogni di gloria. Nel 1977 un paio di gare con la seconda Schkee le fa pure il pilota costruttore Schulz, mentre per il 1978 team e materiale vengono ceduti al gentleman driver Tom Spalding, che ottiene un paio di settimi posti e niente più. Nel 1979, Spalding corre solo due volte e a Laguna Seca schiera il francese Patrick Gaillard, dell'Ensign F.1, che si piazza 11esimo. Nel 1980 il costruttore riprende in mano il progetto con l'evoluto Db3 ma Klausner non riesce mai a partire, nei tre tentativi che fa. Per la Schkee ormai è la fine. La si rivedrà solo nel 1983-1984 guidata dal pilota dilettante Rich DeJarld nella serie amatoriale Asr, con un sesto e un quarto posto che segnano l'epilogo agonistico del modello.

E ORA C'E PURE UNA SCHKEE HYPERCAR!

Sotto a destra, la Schkee Hypercar che pochi anni fa è stata realizzata dall'instancabile Doug Schulz, il quale, ormai nonno e a quarantadue primavere dall'entrata in scena della mitica Db1 per la Can-Am, nel frattempo non aveva certo perso il gusto di sognare e di stupire...

I miracoli di Doug Schulz

Eppure Doug Schulz non è stato dimenticato. Neanche a Indianapolis. Nella Indy 500 1981 per il suo pilota feticcio Tom Klausner compra un telaio vecchio di quattro anni e lo ribattezza Schkee. Sono 55 gli iscritti per 33 posti al via, qualificarsi è impresa disperata, tanto più che il motore è un modesto stock block. Non importa: Klausner entra in griglia alla grande, 30esimo e, pur ritirandosi, vince 28mila dollari di premio. Nel 1983 con una March è quindi incredibile 6° alla LA Times 500. E non finisce qui. Ormai nonno coi nipotini al seguito, Schulz tre anni fa realizza un'interessante Hypercar grifata Schkee. Quasi mezzo secolo è passato e la sua voglia d'inseguire i sogni rasenta l'infinito. ●



Le classifiche

VELOCITÀ

F2

Resoconto della gara a pag. 44
Le Castellet (Fra),
22-23 giugno 2019

Gara-1: 1. de Vries 30 giri in 1:15'35"425 alla media di 139,163 km/h; 2. Câmara a 8"388; 3. Aitken a 9"775; 4. Zhou a 20"153; 5. Latifi a 22"599; 6. King a 24"131; 7. Correa a 28"668; 8. Hubert a 29"959; 9. Matsushita a 32"820; 10. Alesi a 39"757; 11. Calderón a 1"19"371; 12. Raghunathan a 1 giro.

Giro veloce: il 30° di de Vries in 1'44"584 alla media di 201,093 km/h.

Gara-2: 1. Hubert 21 giri in 37"19"524 alla media di 197,312 km/h; 2. Correa a 2"202; 3. Zhou a 4"220; 4. Aitken a 6"131; 5. Câmara a 7"788; 6. Latifi a 10"795; 7. Delétraz a 13"122; 8. Iltot a 15"407; 9. Matsushita a 16"200; 10. de Vries a 17"688; 11. King a 21"094; 12. Ghiotto a 26"254; 13. Boccocacci a 27"068; 14. Alesi a 31"977; 15. Boschung a 33"601; 16. Mazepin a 33"853; 17. Gelaet a 34"431; 18. Raghunathan a 1"13"453; 19. Calderón a 3 giri.

Giro veloce: il 18° di Matsushita in 1'44"702 alla media di 200,867 km/h.

Campionato: 1. de Vries 121 punti; 2. Latifi 109; 3. Aitken 85; 4. Câmara 80; 5. Zhou 76.

F3

Resoconto della gara a pag. 47
Le Castellet (Fra),
22-23 giugno 2019

Gara-1: 1. Daruvala 20 giri in 38"27"360 alla media di 182,396 km/h; 2. Schwartzman a 2"805; 3. Piquet a 3"213; 4. Vips a 3"706; 5. Visscaal a 19"308; 6. Armstrong a 21"146; 7. Tsunoda a 24"970; 8. Peroni a 25"807; 9. Lawson a 26"980; 10. Beckmann a 30"123; 11. Estner a 30"817; 12. Sargeant a 32"272; 13. Ye a 33"340; 14. Verschoor a 36"720; 15. Scherer a 40"231; 16. Deledda a 1'01"610; 17. Hyman a 1'01"879; 18. Kari a 1'08"806; 19. Drugovich a 1'35"552; 20. Laaksonen a 1 giro; 21. DeFrancesco a 2 giri

Giro più veloce: Drugovich in 1'52"358 alla media di 187,180 km/h.

Gara-2: 1. Schwartzman 20 giri in 38'04"147 alla media di 184,250 km/h; 2. Piquet a 1"479; 3. Daruvala a 2"849; 4. Verschoor a 8"300; 5. Armstrong a 15"141; 6. Lawson a 16"233; 7. Hughes a 21"364; 8. Sargeant a 21"913; 9. Tsunoda a 22"906; 10. Drugovich a 25"613; 11. Estner a 25"675; 12. Pulcini a 25"918; 13. Hyman a 29"772; 14. Peroni a 30"323; 15. Lundgaard a 31"441; 16. Zende- li a 32"041; 17. Vips (Hitech) a 32"599; 18. Fretwell a 33"958; 19. Andres a 34"809; 20. Visscaal a 34"811; 21. DeFrancesco a 37"501; 22. Yifei a 1'06"052; 23. Deledda a 1'48"973.

Giro più veloce: Armstrong in 1'52"171 alla media di 187,492 km/h.

Il campionato: 1. Schwartzman 70 punti; 2. Daruvala 58; 3. Armstrong 37; 4. Vips 32; 5. Piquet 27.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 60
Nurburgring (D) 21-22 giugno

Gara-1: 1. Michelsiz (Hyundai) 3 giri in 27'16"025 alla media di 164,6 km/h; 2. Guerrieri a 1"762;

3. Girolami a 3"741; 4. Huff (Vw) a 4"041; 5. Vervish (Audi) a 7"036; 6. Ehrlicher (Lynk & co) a 7"239; 7. Leuchter (Vw) a 7"354; 8. Farfus (Hyundai) a 7"514; 9. Catsburg (Hyundai) a 7"816; 10. Kristoffersson (Vw) a 8"656; 11. Björk (Lynk & co) a 8"975; 12. Vernay (Audi) a 9"480; 13. Coronel (Cupra) a 13"529; 14. Langeveld (Audi) a 14"248; 15. Bennani (Vw) a 16"823; 16. Monteiro a 17"115; 17. Panis (Cupra) a 17"459; 18. Azcona (Cupra) a 17"625; 19. Cecon (Alfa Romeo) a 18"125; 20. Tassi a 19"083; 21. Qinghua (Alfa Romeo) a 19"323; 22. Priaux (Lynk & co) a 31"020; 23. Buri (Audi) a 5'11"324 (gli altri su Honda).

Giro più veloce: Girolami in 9'04"932 alla media di 167,6 km/h.

Gara-2: 1. Kristoffersson (Vw) 3 giri in 27'08"370 alla media di 164,5 km/h; 2. Vervish (Audi) a 5"108; 3. Farfus (Hyundai) a 10"891; 4. Tassi a 11"827; 5. Leuchter (Vw) a 12"340; 6. Guerrieri a 17"591; 7. Michelisz (Hyundai) a 22"715; 8. Panis (Cupra) a 23"072; 9. Vernay (Audi) a 23"657; 10. Coronel (Cupra) a 24"329; 11. Buri (Audi) a 26"773; 12. Björk (Lynk & co) a 27"121; 13. Azcona (Cupra) a 27"178; 14. Monteiro a 27"626; 15. Muller (Lynk & co) a 29"256; 16. Bennani (Vw) a 29"647; 17. Haglöf (Cupra) a 29"839; 18. Priaux (Lynk & co) a 30"559; 19. Cecon (Alfa Romeo) a 30"810; 20. Langeveld (Audi) a 31"157; 21. Shedden (Audi) a 31"839; 22. Qinghua (Alfa Romeo) a 32"385; 23. Tarquini (Hyundai) a 41"180 + 30" penalità (gli altri su Honda).

Giro più veloce: Kristoffersson in 9'02"039 alla media di 168,5 km/h.

Gara-3: 1. Leuchter (Vw) 3 giri in 27'23"485 alla media di 166,8 km/h; 2. Vervish (Audi) a 0"495; 3. Guerrieri a 1"885; 4. Vernay (Audi) a 2"505; 5. Tarquini (Hyundai) a 7"179; 6. Coronel (Cupra) a 8"623; 7. Panis (Cupra) a 11"014; 8. Catsburg (Hyundai) a 13"099; 9. Shedden (Audi) a 14"191; 10. Muller (Lynk & co) a 14"524; 11. Cecon (Alfa Romeo) a 15"342; 12. Langeveld (Audi) a 15"664; 13. Azcona (Cupra) a 17"198; 14. Buri (Audi) a 20"626; 15. Qinghua (Alfa Romeo) a 21"146; 16. Bennani (Vw) a 21"566; 17. Monteiro a 44"546; 18. Girolami a 1'37"527; 19. Priaux (Lynk & co) a 4'33"505 (gli altri su Honda).

Giro più veloce: Vernay in 9'03"235 alla media di 168,1 km/h.

Il campionato: 1. Guerrieri 215 punti; 2. Michelisz 170; 3. Björk 161; 4. Girolami 154; 5. Vervish 132.

ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 61
Nurburgring (D), 22-23 giugno 2019

Assoluta: 1. Kaffer-Stippler-Vervisch-D. Vanthoor (Audi R8 Lms) 157 giri in 24h08'14"647; 2. Bamber-Christensen-Estre-L. Vanthoor (Porsche 911 Gt3 R) a 1 giro; 3. Buhk-Haupt-Jäger-Stolz (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 4. Winkelhock-Haase-Fässler-Rast (Audi R8 Lms) a 1 giro; 5. Klohs-Kern-Olsen-Cairolì (Porsche 911 Gt3 R) a 2 giri; 6. Dumbreck-Dusseldorp-Imperatori-Klingmann (Bmw M6 Gt3) a 2 giri; 7. F. Vettel-Ellis-Ludwing-Szymkowiak (Mercedes-Amg

Gt3) a 2 giri; 8. Bleekemolen-Kolb-Schramm-Stippler (Audi R8 Lms) a 3 giri; 9. Mutsch-Fernandez-Laser-Mailleux-Simonsen (SCG003C) a 3 giri; 10. Tom Coronel-Mitsunori-Fujii-Tsugio (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 3 giri; 11. Keilwitz-Kainz-Krumbach-Mattschull (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri; 12. Slooten-Luhr-de Leener-Jans (Porsche 911 Gt3 R) a 4 giri; 13. G. Weiss-L. Weiss-Dontje-Still (Ferrari 488 Gt3) a 5 giri; 14. Shoffner-Hill-Schiller-Palitalia (Mercedes-Amg Gt3) a 7 giri; 15. Thomas-von Gartzzen-Kranz-Hoppe (Porsche 911 Gt3 Cup) a 9 giri; 16. Aust-Bollrath-Bender-Hertenstein (Audi R8 Lms) a 11 giri; 17. Cameron-Bonk-Klasen (Porsche Gt3 Cup) a 11 giri; 18. Böckmann-Mettler-Müller-Viidas (Mercedes-Amg Gt4) a 12 giri; 19. van Dam-Schrick-Yamauchi-Iguchi (Subaru Wrx Sti) a 12 giri; 20. Henzel-Frey-Schmickler-Letterov (Audi R8 Lms) a 12 giri; 21. Bachler-Bergmeister-Ragginger-Werner (Porsche 911 Gt3 R) a 12 giri; 22. von Löwis-Schellhaas-Duffner (Porsche Gt3 Cup) a 13 giri; 23. Ludwig-Rosenberg-Takis-Trebing (Porsche Gt3 Cup) a 13 giri; 24. Scheebarth-Oehme-Goder-Schlüter (Porsche 911 Gt3 Cup) a 14 giri; 25. Schrey-Fischer-Jäger-Hürtgen (Bmw M4 Gt4) a 15 giri; 26. Stengel-Kolb-Jonathan-Berg (Porsche Gt3 Cup) a 15 giri; 27. Wawer-Grassl-Jacoma-Karch (Porsche Cayman Gt3) a 15 giri; 28. Chadwick-Kate-A. Brundle (Aston Martin Vantage Amr Gt4) a 15 giri; 29. Keilwert-Vazquez-Schicht-Montana (Porsche 718 Cayman Gt4) a 16 giri; 30. Bock-Partl-J. Nett-A. Nett (Audi Rs3) a 17 giri; 31. Kurzen-Buchstaller-Assmann-Riemer (Porsche 718 Cayman Gt4) a 17 giri; 32. Fübrih-Zils-Fischer-Sandberg (Bmw M240i Racing) a 17 giri; 33. Eichenberg-Seitsaas-Hansesaetre-Tregurtha (Bmw M240i Racing) a 17 giri; 34. Wolf-Amweg-Hoffmeister-Adams (Bmw M4 Gt4) a 17 giri; 35. Ehret-Hannonen-Konnerth-Tuck (Bmw M240i Racing) a 18 giri; 36. White-Ladell-Robertson-Brunot (Ginetta Gt4) a 18 giri; 37. Szepansky-Schlichenmeier-Wasel-Ecke (Porsche 911 Gt3 Cup) a 18 giri; 38. Funke-Weißhar-Schädler-Göschel (Bmw M4 Gt4) a 19 giri; 39. Fugel-Oestreich-Totz-Monteiro (Honda Civic) a 19 giri; 40. Roman-Blaise-Baharian-Sentis (Audi R8 Lms) a 20 giri. Seguono altri 112 classificati.

Giro più veloce: il 151° di Bamber-Christensen-Estre-L. Vanthoor in 8'17"745, alla media di 164,852 km/h.

GT ITALIA

Resoconto della gara a pag. 62
Imola (Bo), 22-23 giugno 2019

Gara-1: 1. Johansson-Comandini (Bmw M6 Gt3) 27 giri in 53'41"273 (1. Pro); 2. Fuoco-Hudspeth (Ferrari 488 Gt3) a 0"815 (1. Pro-Am); 3. Veglia-Casè (Ferrari 488 Gt3) a 5"049; 4. Drudi-Fontana (Audi R8 Lms) a 5"359; 5. Baldan (Mercedes-Amg Gt3) a 7"716; 6. Mul-Postiglione a 8"008; 7. Mann-Cressoni (Ferrari 488 Gt3) a 10"215; 8. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3) a 10"795; 9. Gerskowski-Perolini a 16"960; 10. Lippi-Sernagiotto (Ferrari 458 Gt3) a 26"142 (1. Light); 11. Magnoni-Cuneo a 1 giro (1. Am); 12. Jirik-Paolino (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1 giro; 13. Michelotto (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1 giro; 14. Ghezzi-Camathias (Porsche Cayman Gt4) a

Dovesicorre

VELOCITÀ

29-30 giugno

F1 a Spielberg

www.autosprint.it

F2 a Spielberg

www.fiaformula2.com

F3 a Spielberg

www.fiaformula3.com

PORSCHE SUPERCUP a Spielberg

www.porsche.com

BLANCPAIN SPRINT a Misano

www.blancpain-gt-series.com

SUPERGT a Chang

supergt.net

F4 INGLESE a Oulton Park

fiaformula4.com

IMSA a Watkins Glen

www.imsa.com

NASCAR a Chicago

www.nascar.com

NASCAR EUROSERIES a Most

www.euronascar.com

RALLY

28-30 giugno

ITALIANO WRC Marca

www.rallydellamarca.com

ERC Polonia

www.rajdpolski.pl/en

COPPA RALLY 5 31° RAAB

www.raabevent.com

NAZIONALE 34° Preatri Orobiche

www.rallypreatriorobiche.it

NAZIONALE 7° Rally del Matese

www.rallydelmatese.it

NAZIONALE Rally Valli Vesimesi

www.rallyvallesimesi.it

RALLY DAY Shardana

www.shardanarally.com

SALITA

29-30 giugno

CIVM 50° Coppa Teodori

www

2 giri (1. Gt4); 15. Fascicolo-Guer- ra (Bmw M4 Gt4) a 2 giri; 16. Cer- qui-Rodrigues (Maserati Gran Turismo Mc) a 2 giri; 17. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 2 giri; 18. Marchetti-Mantori (Ginetta G55 Gt4) a 2 giri; 19. Cerati-Chiesa (Porsche Cayman Gt4) a 2 giri; 20. P. Chodzen-A. Chodzen (Maserati Gran Turismo Mc) a 2 giri; 21. Piccioli-Costa (Porsche Cayman Gt4) a 2 giri; 22. Larini-Palma (Mercedes-Amg Gt3) a 5 giri; 23. De Castro-Riccitelli (Porsche Cayman Gt4) a 6 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3 Evo).

Giro più veloce: il 21° di Comandini in 1'43"059, alla media di 171,478 km/h.

Gara-2: 1. Mul-Postiglione 28 giri in 53'16"713, alla media di 154,793 km/h (1. Pro); 2. Fuoco-Hudspeth (Ferrari 488 Gt3) a 0"129 (1. Pro-Am); 3. Di Amato-Vezzoni (Ferrari 488 Gt3) a 1"889; 4. Johansson-Comandini (Bmw M6 Gt3) a 4"633; 5. Baldan (Mercedes-Amg Gt3) a 9"417; 6. Drudi-Fontana (Audi R8 Lms) a 10"180; 7. Gerskowski-Perolini a 13"862; 8. Mann-Cressoni (Ferrari 488 Gt3) a 20"156; 9. Lippi-Sernagiotto (Ferrari 458 Gt3) a 34"490 (1. Light); 10. Magnoni-Cuneo a 1'08"978 (1. Am); 11. Michelotto (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1"12"374; 12. A. Larini-Palma (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 13. Jirik-Paolino (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1 giro; 14. Fascicolo-Guer- ra (Bmw M4 Gt4) a 1 giro (1. Gt4); 15. De Castro-Riccitelli (Porsche Cayman Gt4) a 1 giro; 16. Ghezzi-Camathias (Porsche Cayman Gt4) a 2 giri; 17. Cerati-Chiesa (Porsche Cayman Gt4) a 2 giri; 18. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 2 giri; 19. P. Chodzen-A. Chodzen (Maserati Gran Turismo Mc) a 2 giri; 20. Piccioli-Costa (Porsche Cayman Gt4) a 3 giri; 21. Marchetti-Mantori (Ginetta G55 Gt4) a 3 giri; 22. Becagli

(Maserati Gran Turismo Mc) a 4 giri; 23. Cerqui-Rodrigues (Maserati Gran Turismo Mc) a 6 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3 Evo).

Giro più veloce: il 6° di Mann in 1'42"976, alla media di 171,617 km/h.

Il campionato: Assoluta: 1. Mul-Postiglione 60 punti; 2. Fuoco-Hudspeth 42; 3. Comandini-Johansson 36; 4. Agostini-Rovera 35; 5. Casè-Veglia 30.

CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 70
Imola (Bo), 22-23 giugno 2019

Gara-1: 1. Mosca 4 giri in 11'18"081, alla media di 104,249 km/h; 2. Iaquineta a 1"812; 3. Conwright a 3"906; 4. Kujala a 8"360; 5. Bertonelli a 9"247; 6. Fulgenzi a 12"055; 7. Berton a 13"136; 8. D. Di Benedetto a 13"734; 9. Grosso a 15"777; 10. De Luca a 20"921; 11. Monaco a 22"502; 12. Laurini a 24"998; 13. De Giacomi a 30"625 (1. Michelin Cup); 14. Mardini a 33"653; 15. Sager a 34"542; 16. Cassara a 37"195; 17. L. Pastorelli a 38"384; 18. Mercatali a 40"735 (1. Silver); 19. Mendez a 46"441; 20. Lazarevic a 47"566; 21. Reggiani a 48"420; 22. Negroni a 51"030; 23. Tresidder a 51"949.

Giro più veloce: il 2° di Mosca in 2'41"286, alla media di 109,572 km/h.

Gara-2: 1. Fulgenzi 16 giri in 29'55"770, alla media di 157,458 km/h; 2. Bertonelli a 1"096; 3. Conwright a 1"206; 4. Kujala a 1"729; 5. Mosca a 2"398; 6. Iaquineta a 3"670; 7. D. Di Benedetto a 4"217; 8. De Luca a 6"585; 9. Mardini a 8"620 (1. Michelin Cup); 10. Sager a 10"516; 11. De Giacomi a 11"574; 12. Grosso a 12"396; 13. Lazarevic a 12"840; 14. Mendez a 16"737; 15. M. Cassara a 17"300; 16. Reggiani a 18"937 (1. Silver); 17. Galassi a

Baker ancora una doppietta

SNETTERTON - Il secondo round del Ferrari Challenge UK, disputato nel fine settimana a Snetterton, ha proposto un copione analogo a quello della prova di apertura, con Jason Baker (Dick Lovett Swindon) autore di un'altra doppietta che gli permette di porre un'ipoteca importante sul successo finale. Il leader della classifica provvisoria ha avuto ancora una volta in Jamie Clarke il suo rivale più tenace, anche se il pilota di Stratstone Manchester ha faticato a mantenere la scia del rivale in Gara-2. Nella Coppa Shell, due vincitori diversi per due gare estremamente combattute e divertenti che hanno premiato le prestazioni di Richard Guy (Charles Hurst) in Gara-1 e Gary Redman (Graypaul Nottingham) in Gara-2.



22°646; 18. Tresidder a 28°792; 19. Monaco a 1 giro; 20. Berton a 1 giro; 21. L. Pastorelli a 5 giri.
Giro più veloce: il 6° di Bertone in 1'45"22, alla media di 167,635 km/h.

Campionato - Assoluta: 1. Bertone 69 punti; 2. Conwright e Kujala 66; 4. Iaquinta 50,5; 5. Mosca 48. **Michelin Cup:** 1. Mardini 45 punti; 2. De Giacomi 40,5; 3. M. Cassarà 38; 4. L. Pastorelli 14; 5. Mercatali 12. **Silver Cup:** 1. Reggiani 30 punti; 2. Mercatali 27,5; 3. Galassi 22; 4. La Marca e Monforte 8. **Team:** 1. Bonaldi Motorsport 64 punti; 2. Dinamic Motorsport 54; 3. Ombra Racing 45.

F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 71 Imola (Bo), 22-23 giugno 2019

Gara-1: 1. Zeller (Dallara F312-Mercedes) 16 giri in 27'25"734, alla media di 171,813 km/h (1. Drex); 2. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 6°033 (1. TopJet F2000 Italian Trophy); 3. Bottiroli (Dallara F312-Mercedes) a 6°185; 4. Perego (Dallara F308-Fiat) a 11°482; 5. Cola (Dallara F312-Volkswagen) a 15°787; 6. Bohlen (Dallara F309-Volkswagen) a 22°582; 7. Tobler (Dallara F306-Mercedes) a 22°819; 8. Rasero (Dallara F310-Volkswagen) a 25°861; 9. Colucci (Dallara F308-Fiat) a 35°232; 10. Gruber (Tatuus F.Renault 2.0) a 47°363; 11. Stoller (Tatuus F.Renault 2.0) a 1°09'847; 12. Rosi (Dallara F308-Fiat Ftp) a 1°12'069; 13. Tapinos (Dallara F308-Mugen)

a 1°39'069; 14. Kacovsky (Tatuus F.Renault 2.0) a 1°41'384; 15. Iannacone (Dallara F306-Volkswagen) a 1°45'834; 16. Aregger (Tatuus F.Renault 2.0) a 1 giro; 17. Mungler (Dallara F306-Volkswagen) a 1 giro; 18. Groer (Tatuus F.Renault 2.0) a 1 giro; 19. Putz (Dallara F305-Opel Spiess) a 1 giro; 20. Lattanzi (Dallara F308-Fiat Ftp) a 2 giri; 21. Beckhauser (Dallara F308-Opel Spiess) a 5 giri.

Giro più veloce: il 12° di Zeller in 1'41"383, alla media di 174,313 km/h.

Gara-2: 1. Zeller (Dallara F312-Mercedes) 13 giri in 24'14"892, alla media di 157,909 km/h (1. Drex); 2. Cola (Dallara F312-Volkswagen) a 0°535 (1. TopJet F2000 Italian Trophy); 3. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 2°603; 4. Beckhauser (Dallara F308-Opel Spiess) a 2°919; 5. Bottiroli (Dallara F312-Mercedes) a 3°895; 6. Tobler (Dallara F306-Mercedes) a 5°271; 7. Bohlen (Dallara F309-Volkswagen) a 7°524; 8. Rasero (Dallara F310-Volkswagen) a 8°470; 9. Lattanzi (Dallara F308-Fiat Ftp) a 10°256; 10. Buckley (Dallara F304-Toyota) a 13°981; 11. Kacovsky (Tatuus F.Renault 2.0) a 18°907; 12. Groer (Tatuus F.Renault 2.0) a 25°684; 13. Mungler (Dallara F306-Volkswagen) a 32°972; 14. Rosi (Dallara F308-Fiat Ftp) a 2 giri.

Giro più veloce: il 9° di Cola in 1'41"439, alla media di 174,217 km/h.

Il campionato: 1. Bottiroli 113 punti; 2. Cola 112; 3. Perego 101.

SPORT



CAMPIONE ASSOLUTO 17ª STAGIONE

6 VOLTE SUL TETTO DELLA SELEZIONE

Per la 6ª volta in carriera, il Campionissimo, **Maurizio Rizzo**, si aggiudica il Titolo Assoluto in **Sn1-Pro**, migliorando il record che già gli appartiene, in fatto di titoli assoluti. La sua è stata una stagione perfetta, forse la migliore da quando corre, nella quale si è aggiudicato ben 3 Slam, dei 6 disponibili. Chapeau Campione!!! Un plauso, va doverosamente fatto ad i suoi "compagni di podio", il Campione uscente, Vito Pignalosa e il velocissimo Michele Bordonaro. Entrambi hanno vinto più gare di tutti, in questa 17ª edizione, 4 vittorie a testa per loro, con il pugliese (Pignalosa) che ha abdicato con l'onore delle armi, cedendo lo scettro, pensate, per un solo punto dopo 15 prove! Anche Bordonaro è stato tutt'altro che facile da battere, e sono una giornata no, l'ultima, quella decisiva però, gli ha negato la possibile gioia del primo titolo. In ogni caso, ad entrambi, ed a tutti i piloti della Sn1, vanno i complimenti per aver reso speciale questa fantastica annata, grazie al loro talento ed alla loro bravura. Vuoi saperne di più sulla E-Selezione? Contatta la segreteria scrivendo a: selezione nazionale@alice.it

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (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, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

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

VENDO COLLEZIONE di Autosprint, tutti i numeri 1970-2000, in ottime condizioni. Tel. 333-8905010, giovanni.brenzverca@gmail.com.

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
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: 06.56.56.1653
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30

giugno 2003, nonché 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 del 30 giugno 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 al Capo III del Regolamento

UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore

S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del

trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018





Il trionfo Ferrari Af Corse in Gte Pro è perla di questa 24 Ore di Le Mans

LAT

FA SOGNARE LA FERRARI AF CORSE AL TOP IN GTE PRO

Ammaliati da Le Mans

La Ferrari della Af Corse si è aggiudicata la classe Gte nella 24 Ore di Le Mans scrivendo una bellissima pagina di sport. Vittoria netta e meritata, contro squadroni come Porsche e Ford, ciascuno con ben quattro vetture al seguito. Finalmente in Af (Ferrari) sono stati intelligenti a nascondersi in prova, per poi venir fuori in gara, evitando le stupide penalizzazioni del BoP che l'Aco solitamente riserva a chi, dopo le qualifiche, risulta essere più veloce. Piloti e team davvero eccezionali. Hanno avuto fortuna, quando la Porsche al comando, nella notte, ha avuto

problemi ed ha perso il comando. Ma questo fa parte del gioco, e non toglie un solo granello alla vittoria di Af Corse. Complimenti a tutto il team per una performance straordinaria. È stato davvero bello vedere la 488 Gte parcheggiata tra le vincitrici delle rispettive classi. Come sempre, la Gte Pro si è rivelata la categoria più spettacolare. Da scommetterci che, con le nuove Hypercar, ci sarà un bel movimento nei prossimi anni. Sapere - per bocca di Bertolini - che la Ferrari è interessata al nuovo regolamento, lascia ben sperare!

Monsieur Le Mans

UN NOSTRO LETTORE OMAGGIA SENNA ALL'ESTORIL

In onore di Ayrton

Carissimo Autosprint, mi chiamo Maurizio, ho 57 anni e beato in provincia di Firenze (Mugello). Sono un vostro lettore da tantissimi anni (1970!) e appassionato di una F.1 in cui ora non mi riconosco... Sono stato un grandissimo ammiratore di Senna, sia come pilota che come uomo! Nel mese di aprile mi trovo in Portogallo per vacanze e tra le tante località che ho visitato c'è stato il circuito di Estoril dove avvenne la prima storica vittoria di Ayrton. È stato emozionante esser lì in pit-lane e ripensare a quel 21 aprile 1985! Il pass per accedere al Circuito? Semplice... il vostro giornale dell'epoca che conservo con piacere! Sarei molto felice se nel vostro giornale pubblicaste la mia lettera con foto. Grazie

Maurizio Calamai
Barberino del Mugello (FI)



Visto che per la classifica assoluta anche quest'anno la sfida era praticamente blindata dalle due Toyota, la classe Gte Pro ha saputo offrire ancora una volta uno spettacolo di prim'ordine e il trionfo della Rossa di Af Corse è stato un giusto tributo alla competitività della squadra, alla leggenda del Costruttore e alla fantastica prestazione dei piloti Calado, Pier Guidi e Serra, protagonisti di una gara assolutamente perfetta. Tale da far meritare alla Ferrari stessa la cover dello stesso numero di Autosprint, con rilevanza del tutto paritaria rispetto ai trionfatori della classifica generale assoluta. E condividiamo l'auspicio per il futuro: quale che sarà l'impegno della Casa madre e della sua squadra di riferimento, speriamo proprio che l'appetito cresca... vincendo!

DOPO IL GP DEL CANADA

Formula 1 da cambiare

Vi leggo da inizio Anni Sessanta e sono quasi sessanta anni che seguo il motosport. Vi invio una fotografia da me scattata durante lo svolgimento del Gran Premio d'Ungheria del 1990 in cui si vedono Boutsen, Patrese e Nannini che viene messo fuori gara con una manovra tipicamente kartistica da Senna il quale posiziona la sua ruota anteriore sinistra davanti alla ruota posteriore destra di Nannini facendolo decollare. Vi invio questa foto poiché sono convinto che non si possa ritornare a quei comportamenti certamente discutibili, però, dopo quanto ho visto al Gran Premio del Canada 2019, sono qui ad invitare le autorità sportive che detengono il potere nel motosport a rivedere sia il regolamento tecnico che quello di gara per poter evitare situazioni che francamente mi risultano essere perlomeno curiose.

Giorgio Lorenzet



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Fotografie: **ActualFoto**,
Sutton-Images, **Bettiol**,
Getty Images, **Fuggiano**
Ricerca fotografica:

Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Coggi**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Paolo Filisetti**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Diego Fundarò**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giorgio**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Guido Meda**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sgorbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPORT** **INMOTO**

AM **GUSTINI** **SPORTIVO** **SPORT STYLE**



SAFE-DRIVE

GUIDA

MOTORSPORT

ACCENDI I MOTORI!
INIZIA LA NUOVA STAGIONE

Ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.

PROGRAMMAZIONE TV

Top Calcio 24 - canale 152 - lunedì 00:30

Reteconomy - canale Sky 512 - sabato 13:25

Odeon-Nuvolari - canale 177 - domenica 21:00



PARTNERS

DOTZ
TUNING WHEELS

DIABOLINA
RACING

AEZ
LEICHTMETALLRÄDER

hankook
driving emotion

UNA PRODUZIONE

3EMME&2A
PRODUZIONI MULTIMEDIALI

Redazione: Via della Liberazione 71 - Peschiera Borromeo (MI)

www.safe-drive.it - info@safe-drive.it - www.3emme2a.it