

MC, CÔTE D'AZUR 5,80 € - P.F.E. COT. 3,30 € - P.F.E. COT. 3,30 € - P.F.E. COT. 3,30 €
AUT. F. 60 - BE 6,00 €
C.F. 17,70 CHF - CH 8,00 CHF - USA 9,95 \$

AUTO SPRI NT

n. 41

Anno LVI Settimanale 10-16 ottobre 2017

3 Euro (Italy only)



70041
9 11 770006 174006
Pubb. Intern. Sped. in A.P. - D.L. 3528/2003 (conv. L. 4/2004 art. 1, 10/2004)



F2 LECLERC È CAMPIONE

A Jerez il pilota Fda chiude i giochi e ora può pensare solo al suo futuro nel Circus



GP GIAPPONE

ALBA NERA

Hamilton fa saltare il banco anche a Suzuka ed è ormai a un passo dal **quarto alloro** iridato in carriera. **Vettel** e la **Ferrari** ancora una volta in tilt; una **candela** fa spegnere i **sogni** di gloria. **Maranello** non molla, ma ora la missione è quasi **impossibile**



COLOMBO

GETTY IMAGES

An event by



Twitter Facebook Instagram YouTube WWW.MOTORSHOW.IT

FOVE

MERCATO D'AUTO D'EPOCA
 DRIVE EXPERIENCE
 AUTO & MOTO SHOW
 PASSIONE CLASSICA RACING
 TECH & INNOVATION
 MOTOR SHOW OFF
 MODEL GAME
 48 RACING ARENA

MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



PASSIONE A 360 GRADI

ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!





Lewis quattro dita

Solo l'aritmetica con i suoi calcoli effimeri tiene accesa la fiammella della speranza per Sebastian Vettel. A spegnere quasi del tutto i suoi sogni di gloria, stavolta, ci ha pensato una candela. È un'alba nera, un altro risveglio da incubo per il popolo ferrarista, quella che s'allunga prepotente sul Mondiale 2017 con Lewis Hamilton che ha messo le mani su quel poker iridato che l'anno scorso gli era sfuggito nella lotta in famiglia con Nico Rosberg. Le quattro dita della mano destra esibite dall'inglese della Mercedes sul podio di Suzuka mentre distribuiva uno dei suoi soliti sorrisetti segnano quasi la fine di un sogno lungo otto mesi. È stata una scena divertente quella di Lewis e Takuma Sato sul podio di Suzuka. Hamilton è rimasto affascinato dall'anello indossato dal giapponese, simbolo della vittoria alla 500 Miglia Indianapolis. «Chissà che un giorno non ne ottenga uno anche io» ha detto scherzando ma fino a un certo punto, rimangiandosi quanto detto all'epoca del debutto di Alonso in Indycar, lui così culturalmente aperto a quell'America che a Austin fra due settimane potrebbe consegnargli il quarto titolo iridato. Con 59 punti di vantaggio su Vettel a quattro Gp dal termine, s'è messo in tasca un vantaggio quasi incolmabile al culmine di una carriera da vero bulimico di vittorie e record. Gli basta un amen, adesso, per chiudere il conto con largo anticipo e mettere in bacheca un altro alloro. Il Gp del Giappone segna la precisa linea di demarcazione di una stagione che alla Ferrari ha mostrato il suo volto più cattivo nel momento decisivo quando si è trattato di mettere in pista l'artiglieria pesante per combattere la sfida contro una Mercedes abituata a essere straordinaria quando si tratta di far

vedere davvero gli attributi. Tra Sepang e Suzuka, subito dopo il crash al via di Singapore, le Rosse sono andate clamorosamente in tilt con diversi componenti della power unit stressati nell'asfessata rincorsa a un campionato del mondo di F.1 sul quale adesso si iniziano a vedere i titoli di coda. «I (59) punti sono molti, ma bisogna anche essere umili e riconoscere che a noi sono mancate delle cose e a loro no. Detto questo, le ultime due gare ci hanno fortemente penalizzato ma per dei componenti che nulla avevano a che fare con la bontà del nostro progetto. Si riparte innanzitutto girando pagina, motivati, facendo delle analisi su quanto è successo e tornando ad Austin decisi a giocarcela». È questo il condensato del pensiero del team principal della Scuderia, Maurizio Arrivabene dopo un altro week-end che poteva essere e non è stato. Non c'è ancora segnale di resa a Maranello. Come è giusto che sia, anche con una classifica che ha numeri capaci di togliere dalla testa ogni tipo di pensiero stupendo anche da quella di un folle sognatore. Non sembra esserci spazio per i sogni, stavolta. Ma solo la ferma volontà di non vedere più le immagini di quelle Ferrari rimaste mute o in grado di non offendere diventate un vero incubo tra la Malesia e il Giappone. C'è la necessità di puntellare la seconda piazza di Vettel dagli attacchi della concorrenza e c'è la voglia di gettarsi anima e cuore in qualcosa di romantico e impossibile. Non sarà sufficiente per ribaltare le sorti di un campionato ormai firmato Hamilton, ma tanto vale provarci e chiudere una stagione comunque positiva che ha riconsegnato al Mondiale di F.1 una Ferrari tornata a far battere forte il cuore al suo popolo, ora molto abbattuto ma mai vinto. ●

FORMULA UNO

- 10** GP GIAPPONE IL COMMENTO
- 18** GP GIAPPONE MAD MAX 20 DI GUERRA
- 20** GP GIAPPONE KIMI SALVO MA NON FELICE
- 21** GP GIAPPONE RICCIARDO UOMO PODIO
- 22** GP GIAPPONE GLI OSCAR DI AS
- 26** GP GIAPPONE FORCE INDIA LA PANTERA OSA
- 27** GP GIAPPONE HAAS LOTTA PER IL 5° POSTO
- 28** GP GIAPPONE TORO DISORIENTATO
- 29** GP GIAPPONE TENTAZIONE WILLIAMS
- 34** GP GIAPPONE VISTO CON LIUZZI

VELOCITÀ

- 62** GP3 RUSSELL STELLA DEL FUTURO
- 64** IMSA GRANDI IMPRESE
- 65** TCR SERIES TARQUINI PRIMA FIRMA
- 66** F4 TRICOLORE ARMSTRONG ALLUNGA
- 68** GT TRICOLORE LAMBO ANCHE TRICOLORE
- 71** PROTOTIPI LIGUORI LASCIA IL SEGNO
- 72** MINI CHALLENGE FIRMATO IAQUINTA
- 73** F2 ITALIAN TROPHY MUGELLO
- 73** TROFEO ABARTH MUGELLO
- 74** CIVM FAGGIOLI 10° SIGILLO
- 76** FERRARI CHALLENGE IMOLA
- 77** SPECIALE ACURA A TUTTO TEST

RALLY

- 48** WRC CATALUNYA
- 56** TRICOLORE VERSO IL 2 VALLI
- 58** ERC LIEPAJA
- 60** STORICI STRATOS MON AMOUR

RUBRICHE

- 4** GAS A TAVOLETTA
- 6** UN FILO DI GAS
- 8** LE TELEVISIONI
- 15** IN BOCCA AL LEO
- 30** BASTIAN CONTRARIO
- 36** PADDOCK
- 42** CUORE DA CORSA
- 78** LE CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT

DIVENTA NOSTRO FOLLOWER SU TWITTER

@autosprint

domenicaseria



GP**GIAPPONE****GAS A TAVOLETTA**

di Pino Allievi

Hamilton ha la nomination

Nella vita ne ho viste - meglio dire: ne abbiamo viste - di tutti i colori. Da Cicciolina che dopo essersi esibita col pitone entra in Parlamento, a Donald Trump che diventa presidente degli Stati Uniti, per parlare di cose serie. Ma che Lewis Hamilton si trasformasse da lupo famelico in agnello non l'avrei mai immaginato. Avete presente quando a Sepang si è fatto da parte lasciando a Verstappen la strada libera per passare al comando? Una mossa saggia che ha fatto volgere questo Mondiale a suo favore. Al pari della gara al rallentatore di Suzuka: cauta, accorta, senza sbavature, solo con una acceleratina quando Verstappen gli si è fatto sotto nel finale, illudendosi di poterlo passare. Comprensibile, perché Max pensava che Hamilton fosse nei guai con le gomme o altro. Per cui non ha mollato la preda, ha forzato l'andatura sperando che il rivale andasse nel panico. Invece Lewis è rimasto calmo e con un aplomb tutto britannico ha forzato, negli ultimi due passaggi, quel tanto che bastava per togliersi dalle orecchie il ronzio della zanzara olandese.

È stata una bella lezione che Max ha assimilato e ne farà tesoro in futuro, quando anche lui lotterà per un campionato mondiale. Il suo volto sorridente sul podio, e prima della cerimonia, è stata la prova che Max ha capito come si corre quando la posta in palio è ai massimi livelli. Diceva Juan Manuel Fangio che bisogna vincere andando al minimo. Hamilton spesso non lo ha fatto, in passato. Ma l'assidua vicinanza di Lauda, che di Fangio ha sposato appieno la filosofia, gli è servita. Niki è uno che non le manda a dire. So di riunioni con i piloti della Mercedes in cui ha fatto la voce grossa, affrontando con la solita crudezza che lo contraddistingue da sempre, il tema delle strategie e della politica di portare a casa i risultati. So anche che Niki, in questi anni, si è spesso appartato con Hamilton spiegandogli tante cose e trattandolo affettuosamente da fratello maggiore, cosa che Lewis - persona sola - ha apprezzato, benché agli inizi fosse diffidente. Per cui ho la quasi certezza che la metamorfosi di Hamilton abbia a che fare con questi discorsi affrontati nel tempo con un tri-campione come lui.

Lewis non ha perso l'aggressività velocistica che lo ha reso tanto popolare e amato, ma all'occorrenza ha sfoggiato l'arma ancora più sottile e micidiale dell'intelligenza, con la quale ha ribaltato le sorti del mondiale proprio nelle gare in cui la Ferrari

**LEWIS DIMOSTRA
D'ESSERE LA VERA
ARMA IN PIÙ
DELLA MERCEDES
E SBANCANDO
SUZUKA ALLUNGA LE
MANI SUL QUARTO
TITOLO MONDIALE**

era - teoricamente - superiore alla Mercedes. E se la Mercedes ultimamente ha perso il bandolo della matassa, è stato proprio Lewis a salvarla (Bottas latitante nei momenti decisivi, mah!), così come in tante occasioni era invece stata la Mercedes a dare a Hamilton l'arma letale per abbattere gli avversari. Un gioco di squadra perfetto che prelude a una passerella verso il quarto titolo mondiale, anche se Vettel e la Ferrari, giustamente, tenteranno sino alla fine.

Bellissimo il gesto di Toto Wolff, signore d'altri tempi, che è andato a consolare Maurizio Arrivabene. Sono cose che fanno la differenza e indicano la di-



sinvoltura con la quale la Mercedes sa muoversi sia quando vince sia quando perde, mostrando classe, cultura delle corse, sportività. Proprio il duo Wolff-Lauda è l'asset di maggior valore della Mercedes che gareggia in Formula 1. Un attacco a due punte che sta volando verso altri due titoli mondiali, nonostante la partenza del campione iridato Nico Rosberg e del direttore tecnico Paddy Lowe, insieme a molti ingegneri che sono andati a prendere stipendi da sogno in altri team desiderosi di carpire i segreti di Stoccarda.

Hamilton sa che la base su cui poggia è solidissima e il 2018 sarà una stagione di corse e di studio, per

PRIMO MATCH BALL GIÀ IN TEXAS

Fin dal prossimo Gp di Austin in Texas procedendo di questo passo Lewis Hamilton potrebbe ghermire l'iride, che per lui rappresenterebbe anche il titolo numero quattro. Eccolo esultare imitando l'atleta Mo Farah, peraltro suo ospite a Suzuka

PROBABILITÀ IRIDATE

Ecco, sinteticamente, le due probabilità che Hamilton si laurei campione dopo la gara di Austin

1. Hamilton vince con Vettel 6° o peggio
2. Hamilton è 2°, Bottas 3° o peggio e Vettel 9° o peggio

Nel secondo caso, con Hamilton 2°, Bottas 3° e Vettel 9°: Vettel e Bottas sarebbero a 75 punti da Hamilton, quindi teoricamente in lizza per punti, ma tagliati fuori per numero di vittorie (countback), che al momento vede Hamilton a quota 8, Vettel a 4 e Bottas a 2.

capire se la Ferrari riuscirà a crescere abbastanza per tentare di darle - chissà - la propria fiducia, affrontando in rosso la terza parte della carriera. E al di là delle parole che si sprecano per sviare la stampa dai veri obiettivi, è chiaro che la Ferrari del 2019 dovrà puntare ad avere con sé Hamilton o Verstappen. O magari, più avanti, entrambi. Nel frattempo, vale ripeterlo, la corsa all'iride non è finita, ma la matematica dice che Hamilton, unico pilota di colore della F1, potrebbe conquistare il titolo a Austin, Texas, serbatoio di armi, voti e di presidenti repubblicani. Anche perché ci piacerebbe vedere se sul podio s'inginocchierà in segno di protesta... ●

GP

GIAPPONE

FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

Ferrari tanto da sa



**L'IMPERATIVO È RIALZARE
LA TESTA E PENSARE
A CHIUDERE IL MONDIALE
ALLA GRANDE PERCHÉ IN
QUESTA ROSSA C'È TANTA
CARNE E POCO SCARTO**



UN ALTRO DRAMMA TECNICO PRIMA DEL VIA

Ferraristi al lavoro sulla SF70-H di Vettel mentre incombe la partenza del Gp. Dopo Raikkonen in Malesia il supplizio è toccato a Seb in Giappone, con lo stesso risultato: un'altra gara amaramente buttata

La versione mogia e depressa di Sebastian Vettel non solo era inattesa, pur dentro una sfida ormai irta. Nasconde una rabbia da frustrazione, copre sin troppo l'immagine di un anno tutt'altro che negativo. Eppure questo è, con questo Seb fa i conti ora, trasferendo all'esterno - crediamo - solo una parte della propria amarezza. Resa acuta da una sequenza di intoppi tecnici, se non decisiva, clamorosa e capace di riprodurre attorno alla Ferrari una pressione tipica, qualcosa che proprio questa Ferrari aveva finalmente allontanato a suon di risultati felici.

È presto per fare bilanci, pur al cospetto di un campionato straperso sul fronte Costruttori, perso quasi certamente sul fronte piloti. Di certo la Mercedes, dentro una alternanza di rendimento talvolta allarmante, ha marciato senza tonfi nel rush, mentre la Ferrari incontrava impedimenti improvvisi, inciampi curiosi, persino paradossali. Tre gare filate di guai, due delle quali date per favorevoli dalle prestazioni delle stesse macchine italiane nell'intero arco di prove. Un po' troppo per tenere viva una speranza resa precaria da quella terrificante partenza di Singapore. Errori? Certamente. Di Vettel, proprio in quella notte sciagurata. Del team poi, vai a sapere davvero se a causa fornitori improvvisamente fallaci, di scelte affrettate, di una rognata tanto accanita quanto sospetta.

Però adesso, serve altro. Serve raddrizzare la schiena e il morale. Di chi lavora a Maranello e di Sebastian, un ragazzo che proprio la fortuna ha premiato spesso in passato, soprattutto durante le fasi culminanti del confronto con la Rossa di Alonso. Vettel, quando tutto gira come deve girare, assorbe positività, scarica qualità. È la sua cifra più evidente. Un pilota che ha bisogno di sentirsi a posto per poi fare la differenza in pista. Così, proprio ora, si tratterà di ricostruire una fiducia, ripristinare una competitività, scopo mettere in bolla lo spirito, più che altro, se non la classifica 2017. Dunque, anche al cospetto di Hamilton che pareggia il conto dei titoli proprio con Vettel, a quota quattro, sarà importante portare a casa coppe e trofei nelle quattro gare che restano. Il che significa posizionare nuovamente Sebastian e l'intera squadra in una dimensione alla fine realistica. Già, perché la realtà di questa Ferrari non è quella offerta nelle ultime due domeniche dell'anno, bensì quella offerta durante l'anno intero. I guasti passano, pur con gravi difficoltà di deglutizione. La stoffa resta. E questa macchina pare cucita con un ottimo tessuto, al punto da garantire un futuro di prim'ordine dopo aver garantito una bellissima battaglia nella stagione in corso. Una stagione persa, d'accordo. Ma star qui ora a buttare nel cesso troppa roba non serve, non ha senso, non corrisponde, appunto, a una realtà più complessa e confortante. Insomma, nel momento di massima depressione, c'è da sperare che sia la fiducia a restare a galla, a saldare i nervi e scaldare il cuore. Con gli aggiustamenti dovuti, i ripari necessari. Verrà il tempo per gli esami di coscienza, nessuno escluso, piloti compresi. Ma ora serve altro. Serve respirare, serve vincere, serve sorridere, tutte cose che questa famiglia può fare, da oggi in poi. Pur constatando, nella periferia di questo scenario, quanto Raikkonen in periferia stazioni troppo stabilmente, da molti tempo, nonostante il proprio passato e il proprio futuro. ●

GP

GIAPPONE

LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1



Ottobre Rosso vero calvario

DOVEVA ESSERE IL MESE FONDAMENTALE AL FINE DI PROPIZIARE LA FUGA PER LA VITTORIA
E INVECE S'È RIVELATO TERRIBILE, TRA ROTTURE INATTESE, CANDELA COMPRESA. MA ADESSO....



COLOMBO

SUZUKA - Solo 22 punti con Vettel e Raikkonen sui 129, il massimo bottino possibile a disposizione, in tre gare. Quarto Vettel in Malesia e quinto Raikkonen in Giappone.

Ben 68 punti su 75 per Hamilton nella tripletta asiatica che doveva, Giappone a parte, essere invece contro di lui. La vita è strana, lo sport ancor di più e tutto è andato nella direzione della Mercedes e sua... Banale dire che la fortuna aiuta gli audaci e Hamilton audace lo è stato, tirando fuori il massimo possibile dalla sua macchina nei momenti più difficili. Per la Ferrari, il mese di ottobre che sembrava

LO SGUARDO UN PO' PERSO DI VETTEL

A Suzuka Sebastian Vettel ha vissuto una delle delusioni più cocenti della sua carriera, senza neppure essere messo in grado di combattere contro i rivali. Il suo sguardo sembra davvero lasciare trasparire tutto ciò...

potersi trasformare in una "caccia a ottobre rosso", è diventato il mese del calvario.

Un insieme di problemi arrivati tutti di colpo, su componenti che pesano dannatamente nell'economia del Mondiale, ma nulla rispetto al budget per correre in Formula Uno, per vincere.

La sfortuna non esiste è figlia del lavoro dell'uomo e lo ribadiamo, ma se vogliamo ne possiamo parlare per la tempistica che ha portato ad avere questa fragilità tutta di colpo. Prendiamo un problema simile alla candela avuto da Vettel. Era il 2010 ed era allora alla Red Bull. Quando si è verificato era in testa alla gara in Bahrain e poi ha chiuso quarto, ma intanto non si è dovuto ritirare ed è già qualcosa, per di più era alla prima gara della stagione e quindi Red Bull ha potuto poi correre conoscendo il problema, evitandone così il ripetersi, vincendo il mondiale. Lì sta la sfortuna, nella tempistica, magari forzata dallo sviluppo al limite, per il resto c'è solo da lavorare per vincerle tutte da qui alla fine, per mettere a zero le problematiche soprattutto in vista della prossima stagione. Lo ha detto il presidente Marchionne: «*dobbiamo lavorare sulla qualità delle componenti dei fornitori e nostre*». Il Mondiale è finito? Beh alzi la mano chi ci crede. Probabilmente chi ha assistito alla stagione 2007, ci crede ancora. Allora a Hamilton bastava un quarto posto in due gare e perse il titolo di un punto. Quindi no, aritmeticamente non è finita, ma chiaramente la missione adesso è davvero impossibile.

Adesso Hamilton deve fare 42 punti in quattro gare e può quindi anche arrivare quinto tre volte e quarto una.

Inizia un finale diverso per la Ferrari, spingere per non lasciare comunque nulla di intentato e tirare fuori tutto il potenziale della macchina per capire i limiti, oltre a quelli di affidabilità, per avere più dati possibili e sapere sempre più in quale direzione lavorare per aprire una nuova era Ferrari a iniziare dal 2018.

Le basi ci sono, il percorso è simile a quello degli Anni '90 quando Schumacher impiegò 5 stagioni per vincere, 4 non dimenticando il '99, l'anno dell'infortunio. La prossima sarà la quarta stagione di Vettel e la Ferrari insieme. Per vivere quella annata c'è tempo, questo Mondiale così intenso ci ha tradito, ci ha lasciato l'amaro in bocca dopo un testa a testa ad altissima intensità emotiva.

Nel giorno in cui la Ferrari probabilmente ha perso il titolo, pur non arrendendosi, può guardare positivamente alla crescita dei suoi Cavallini con Leclerc campione a suon di record di pole e quello di vittoria a tiro. Bene anche questo per il futuro.

Gustiamoci adesso la F.1 e i suoi duelli, tappa per tappa, in questa che è già diventata una fase di bilancio, ma non di processi, perché questa volta alzi la mano chi, al termine della passata stagione credeva che quest'anno Ferrari sarebbe stata lì a giocarsela contro gli alieni.

C'è da analizzare, sì, ma anche da applaudire l'incredibile balzo avanti fatto da un anno con l'altro. Ne serve un altro, poi probabilmente inizieremo a raccontare un'altra storia, senza dimenticare che in questa storia si sta riproponendo pesantemente anche la Red Bull. ●

GP

GIAPPONE

IL COMMENTO



di Mario Donnini

MOSSA QUASI DECISIVA DEL RE
COLOR EBANO CHE DOMINANDO
LA SCACCHIERA DI SUZUKA
SI PREPARA A DARE SCACCO MATTO
NEL GIORNO DELLA GRANDE
DELUSIONE PER SEB & LA FERRARI
E DELLA POSITIVA CONFERMA
RED BULL, CON VERSTAPPEN 2°

Albaine



fotografie GETTY IMAGES

PROSSIMO TARGET IL POKER IRIDATO

Il re nero fa strame di avversari sulla scacchiera del Gp giapponese e spicca il volo in classifica generale. Non nascondendo anche nella gestualità che il quarto titolo mondiale potrebbe essere tutt'altro che lontano...

Per la Ferrari - e presumibilmente per il mondiale - il vero punto di svolta è questo. Lasciamo stare la giornataccia di Baku, non pensiamo più al via mollo e maledetto di Singapore. Mettiamo da parte malanimo e polemiche anche se la bocca amara resta, perché la vera spiegazione suggerita dal Gran Premio del Giappone di certo non consola.

La chiave del campionato 2017 - in una civiltà della Formula Uno che fa dell'affidabilità uno dei fattori filosoficamente e aritmeticamente determinanti nell'elaborazione dei verdeti - sembra ora conficcata come un dardo avvelenato nelle costole dei due weekend maledetti di Sepang e Suzuka.

Soprattutto nella gara nipponica, laddove Vettel riesce a partire in prima fila ma ancora una volta l'allarme del pre-via, dopo quello di Raikkonen in Malesia, lancia segnali letali per il destino della Sf70-H di turno.

Se la settimana prima s'erano messi a fare le bizze in zona turbo i condotti in carbonio dell'immissione dell'aria nel motore - su entrambe le power unit, in momenti differenti e a chilometraggio ben diverso tra loro - stavolta è stata una candela a dare allarme e problemi inattesi, tanto da consigliare addirittura un frenetico e disperato controllo a cofano aperto, in vista del giro di ricognizione.

Niente da fare. Per sua stessa ammissione Vettel di conseguenza ha accusato un'endemica mancanza di potenza, che l'ha reso vulnerabile e arrendevole passeggero subito dopo lo spegnimento dei semafori, finendo ben presto infilato in sequenza. Ingoiato dal drappello degli immediati inseguitori, Verstappen su tutti. Quindi malinconicamente costretto ai box, dopo una manciata di giri. Inabissato in un raggelante tuffo a candela che allontana ancor di più le speranze iridate, fino a una temperatura di -59 punti. Dove fa tanto, troppo freddo e resta poco, pochissimo da sperare.

Lo stesso Raikkonen, se dalla sua finalmente in corsa ha avuto l'affidabilità del mezzo - dopo aver pagato pegno in prova con tanto di incidente alla Degner 2 in Fp3, sostituzione del cambio e arretramento in griglia nella quinta fila, con cinque posizioni perse - non è stato in grado in nessun modo di compensare la debacle subita incolpevolmente da Vettel.

Subito largo dopo il via, beffato da Hulkenberg, costretto a recuperare posizioni su posizioni, "Iceman" si è prodotto in una gara che lo ha visto sfoderare sorpassi da cartolina e risalire piuttosto agevolmente fino alla quinta posizione, comunque staccatissimo dai veri protagonisti. Consolazione talmente magra che non è neanche il caso di stare troppo a sottolineare.

Corse & ricorsi

D'altra parte, restando in Ferrari e andando indietro con i ricordi, sempre l'8 ottobre, ma undici anni fa, proprio a Suzuka, la Rossa perdeva il suo più strabiliante record di affidabilità, quando Schumi in lotta iridata 2006 con

12



Alonso aveva accusato un pistone kappaò, rompendo un motore dopo sei anni filati e la bellezza di 111 Gp consecutivi di verginità d'officina.

Così un'altra alba nipponica targata 8 ottobre si rivela terribile per le speranze della Rossa, anche se per adesso non è mica il caso di parlare di tramonto conseguente. E in ogni caso sono tredici, ora, le recenti edizioni consecutive della gara del Sol Levante senza trionfi Ferrari, a rendere ancora più beffardo, dannoso e lungo il digiuno jap del Cavallino Rampante, dopo questa inattesa debacle all'insegna della tecnologia periferica. Con una Sf70-H che, se paragonata a un organismo vivente, sembra essere creatura con lo scheletro e gli organi vitali in piena efficiente eccellenza, ma con giunture e membra che regalano momenti da incubo, d'ansia, ricovero e conseguente scoramento.

Il tallone d'Achille delle componenti

Alla fine l'analisi più lucida e onesta resta quella di Maurizio Arrivabene, effettuata nell'immediato dopo-gara. La vera brutta notizia è che la Ferrari si è mostrata vulnerabile nelle componenti, che nei due recenti fine settimana di Gran Premio hanno provocato rotture talmente significative da togliere il sorriso alla squadra intera.

Ma c'è qualcosa, anzi, tanto da salvare, perché la bontà strutturale del progetto SF70-H non è e non è mai stata in discussione e con essa la capacità di tenere alta la soglia della sfida con la Mercedes. Grazie a una squadra Rossa giovane e, al di là dei rovesci, organicamente e orizzontalmente - per dirla alla Marchionne - in crescita costante. Simbolicamente pronta a ridare il massimo, dal prossimo appuntamento di Austin, nel weekend del 22 ottobre.

Hamilton deciso a fare storia

Protagonista assoluto, ancora una volta, è Lewis Hamilton, il quale nelle ultime cinque gare raccoglie cinquantotto punti in più di Vettel. Come se

RAIKKONEN QUINTO NON PUO CONSOLARE

Il quinto posto finale di Raikkonen, sopra mentre riprende e passa Hulkenberg che l'aveva beffato nelle fasi iniziali della gara costringendolo all'esterno, non è certo di consolazione per la Rossa dopo il rovescio patito con Vettel. Aggravato dal trionfo di Hamilton, sotto, che è riuscito a tenere a bada la sempre minacciosa Red Bull di Verstappen

dal ritorno delle vacanze in poi, ossia dal Gp del Belgio del 28 agosto a oggi, fosse cominciato un altro campionato griffato Hammer, con quattro tonitruanti vittorie e un intelligente secondo posto. Tanto che, neppure tanto paradossalmente, a oggi l'opinionista più bravo del mondiale resta Ricciardo, il quale, in attesa di Spa, aveva intelligentemente dichiarato al nostro Alessandro Gargantini: «*Resta da vedere se la Ferrari riuscirà a mantenere l'affidabilità nel momento in cui la sfida alla Mercedes vivrà gli episodi più intensi e determinanti. Sarà quello il vero banco di prova*». Già, proprio così. Centrato in pieno, Daniel. Bravo.

E a fronte di una Rossa nei guai, le Freccie d'Argento stanno proseguendo una stagione all'insegna della quasi imperforabilità - sostituzioni a parte, l'ultima di Bottas in griglia a Suzuka per avere messo un cambio nuovo -, con una e una sola unità andata irrimediabilmente kappaò, quella dello stesso Valtteri, durante il Gp di Spagna. Cioè dove e quando contava di meno, sull'uomo non di punta. Meglio di così...

GETTY IMAGES





GETTY IMAGES

W08 lady ben alata

LA MONOPOSTO TEDESCA CONFERMA D'ESSERE ASSAI EFFICIENTE SENZA PAGARE IN TERMINI DI RESISTENZA

È ancora il duello Mercedes Ferrari a monopolizzare l'attenzione del pubblico, anche se l'affidabilità della Rossa, ormai smarrita, interrompe prematuramente la sfida. La Red Bull invece, ribadisce di essere ormai capace di inserirsi nella lotta per le prime posizioni.

Quanto visto a Suzuka ci conferma, ancora una volta, come la SF70-H sia una vettura che riesce a generare un elevato carico aerodinamico già con il solo corpo vettura e come, invece, la Mercedes risulti essere molto più efficiente pagando meno in termini di resisten-

za all'avanzamento. Osservando le configurazioni scelte dalle due prime della classe infatti, emerge come la Ferrari abbia scelto di utilizzare ali più scariche - vedi fig.1 ala a cucchiaino impiegata per carichi non elevatissimi - mentre la Mercedes ha addirittura aumentato la superficie totale della sua ala anteriore, eliminando - vedi fig.2 - la curvatura verso il basso del bordo d'uscita alare del flap superiore. Confermata, poi in casa Ferrari, la nuova soluzione di raffreddamento dell'ERS che ora prevede due condotti separati - vedi fig.3 - che confluiscono insieme nel radiatore posto dietro il plenum d'aspirazione motore. Nuova, anche la parte interna del cestello dei freni anteriori. Rivista l'altezza della "palpebra" - vedi fig.4 - che ricrea un piccolo profilo deviatore verticale. Diminuite, invece, il numero delle lamelle orizzontali della presa di raffreddamento dei dischi, in modo da aumentarne la portata complessiva del flusso al suo interno.

Antonio Granato

Un ciclo che riscrive il libro della F.1

I giochi non sono ancora fatti, ma non ci vuole la zingara per prevedere Hamilton e Mercedes candidatissimi a fare l'en-plein iridato. Per Lewis sarebbe il quarto titolo, okay, e per la Stella a tre punte pure, anche se in questo caso si potrebbe parlare addirittura di quarto centro consecutivo Costruttori. Come la McLaren-Honda nell'epopea di Prost & Senna e la Red Bull dell'era Vettel. Davanti, in questo caso, resterebbe solo il magico empireo di Schumi in Ferrari, con cinque titoli piloti consecutivi e sei Costruttori. Roba da brividi. Tutto questo per dire che, comunque vada, gli attesi verdetti potrebbero saltare a piè pari la cronaca, per finire impressi a ceralacca in lussuosi libri di storia.

Un altro modo per ribadire che alla Ferrari di Marchionne e Arrivabene in ogni caso resta il vanto d'aver dato e dare fino alla fine filo da torcere a una delle compagini più agguerrite, vincenti e imbattibili in tutta la storia della F.1 e dell'automobilismo da corsa.

Frecce d'argento e coesione dorata

D'altra parte il team di Wolff e Lauda ora può vantare un'unità d'intenti e una capacità strategica che sfiorano la perfezione. Al di là della guerra di punti con la Ferrari, a Suzuka la battaglia in pista era tutta con la Red Bull dell'ormai solito Verstappen, anche in questo caso - dopo il rovescio di Singapore - apparso più in palla in gara rispetto al compagno di squadra Ricciardo. Ebbene, mai come stavolta lo champagne bevuto dal trionfatore Hamilton sa di buono anche se sa di tappo. Il tappo nobile che in funzione di gregario Bottas ha fatto nei confronti proprio del rimontante Max, quando era giunto ormai in scia a Lewis e si apprestava a attaccarlo. Perché nel momento di massima vulnerabilità del capitano, al 31esimo giro, è arrivato Valtteri pronto a ritardare il suo pit-stop per impicciare allo scatenato olandese, tanto da riportare entro un paio di

FIGURA 1

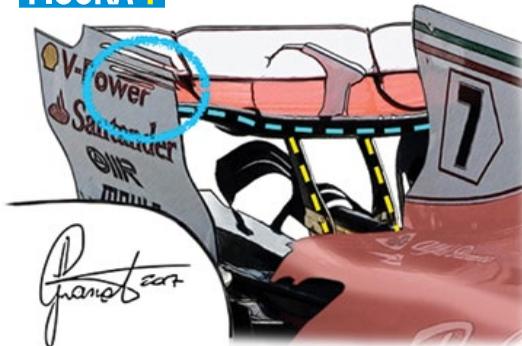


FIGURA 3

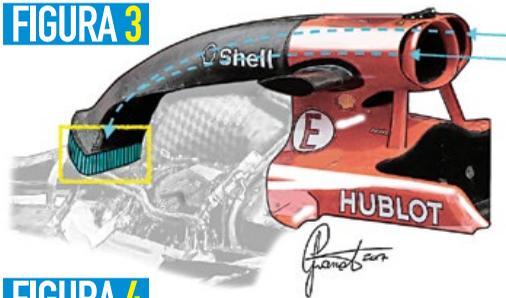


FIGURA 4

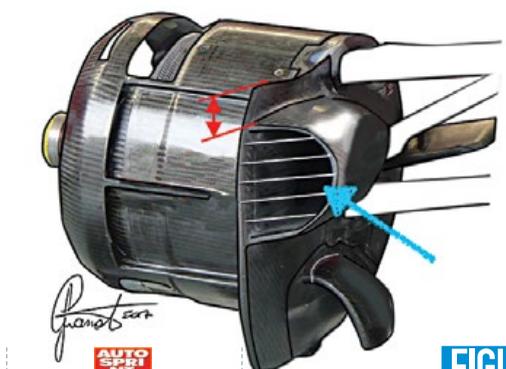


FIGURA 2



tornate il distacco col leader Lewis nell'ordine dei salvifici tre secondi. Margine verde, cut-off galvanizzante e tranquillizzante per il caposquadra inglese, da lì in poi in grado di gestire l'aggressività dell'olandese. Un Max mostratosi costantemente più performante del rivale soprattutto nel settore centrale e in grado di esprimere un rendimento molto pericoloso col treno di gomme gialle, montate nel secondo stint dal 22esimo giro, una tornata prima di Hamilton.

Red Bull da antologia

Altro che Red Bull possibili e fastidiosette arbitre del mondiale: le Rb13 hanno raggiunto un livello di competitività tale da poter giocare un ruolo financo ben più significativo dei semplici e occasionali elementi perturbatori.

Vuoi per le caratteristiche dei tracciati, vuoi per l'evoluzione del modello, le monoposto del team di Horner & Marko si sono aggiudicate due delle ultime tre gare, lottando sempre per la vittoria. Mostrandosi - al contrario delle Ferrari - oltre che strepitosamente performanti anche finalmente affidabili, con entrambi i piloti sul podio sia per la gran festa di Sepang che nella giornata comunque intensa e premiante vissuta a Suzuka.

Ricciardo se la prende con filosofia

Anche in questo caso il potenziale mostrato da Verstappen è parso impressionante e l'efficacia e l'aggressività stavolta si uniscono armoniosamente alla maturità dell'olandese neoventenne e in netta rimonta di autorevolezza e personalità sul compagno di squadra Ricciardo. Daniel, per parte sua, s'è concentrato sui pochi aspetti positivi della faccenda, dicendosi felice d'aver centrato il primo podio personale a Suzuka, tracciato che gli piace moltissimo. Un gran bell'esempio di positive thinking.

E adesso la sola certezza è l'incertezza

Morale della favola, l'unico dato assolutamente certo è che questo campionato, per la prima volta nell'era turboibrida iniziata nel 2014, mostra un andamento tutt'altro che monocorde e non imbrigliabile da schemi e pronostici. Le indicazioni del dopo Suzuka sono chiarissime nel bene e nel male per favoritissimi e rivali in difficoltà, tuttavia restano quattro gare e cento punti tondi in ballo a rendere i cinquantanove di distacco che accusa Vettel da Hamilton un riferimento e allo stesso tempo una motivazione aggiuntiva per non mollare.

E trasformare quell'abbraccio rigenerante idealmente dato da Seb al muretto Rosso, subito dopo l'inopinato ritiro, nel primo passo verso un intensissimo gran finale che, indipendentemente dall'esito, varrà la pena vivere. Fino all'ultimo istante. ●

RICCIARDO SI CONSOLA COL PODIO

Daniel Ricciardo, a destra, benché non molto felice d'essere giunto dietro il compagno Verstappen si è consolato cogliendo il primo podio a Suzuka. Sopra, Arrivabene controlla cosa piove dal cielo di Suzuka: di accettabile, per la Rossa, solo il 5° posto di Raikkonen...



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES

GP

GIAPPONE

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini

Salvate il soldato Seb

E ADESSO BISOGNA ASSOLUTAMENTE EVITARE DI BUTTARE IL BIMBO, ANZI, IL "BELLOPAMPINO" CON L'ACQUA SPORCA...

Adesso conviene ripescare la saggezza di una mia nonna. Ferrarista anche lei, ci mancherebbe. Aveva fatto suo, la nonna, un antico insegnamento. Non si butta via il bambino con l'acqua sporca.

Mi spiego.

Il dramma della improvvisa crisi di affidabilità sulla Rossa è clamoroso. Imbarazzante. Devastante. Una volta il condotto, un'altra volta la candela. E ad Austin cosa si romperà, il clacson (ah, no, quello no, sulle monoposto non lo installano)?

Questo per dire che urge intervento drastico. A monte (non...zemolo, stavolta). Non basta dire, come aveva fatto Marchionne, di componentistica inadeguata. Bisogna capire come vengono seleziona-

ti i materiali, occorre ripensare il rapporto con i fornitori, diventa indispensabile agire sul controllo qualità. E se servono più soldi vanno scuciti. Perché non si scappa: alla fine della fiera, Hamilton e la Mercedes hanno vinto questo Mondiale in ragione di una superiore consistenza.

Per carità, sono stati spesso anche più veloci, ma senza i crack di Malesia e Giappone e ovviamente senza il disastro al via di Singapore oggi faremmo discorsi diversi. E allora qui torna buona mia nonna. Non per difendere qualcuno. Semplicemente, per certificare una verità.

Fino a dieci giorni fa, eravamo convinti di avere una Ferrari in grado di lottare per il titolo fino all'ultimo metro dell'ultima gara. Non può essere che ora si debba pro-

cedere alla ennesima rivoluzione. Capisco che la cosa andrebbe bene ai seguaci di una cultura calcistica perniciosamente radicata nel Bel Paese. Perdi male due partite? Si cacci l'allenatore!

Ecco, io mi auguro che Sergio Marchionne abbia la freddezza richiesta dal ruolo. C'è una falla nel sistema e su questo non ci piove. Va tappata e va tappata subito. Se ci sono cambiamenti da apportare alla struttura, si agisca senza indugio. Ma, appunto, senza buttare via il bambino con l'acqua sporca.

Davvero, un sogno può estinguersi come una candela (eh, sempre lì torniamo). Non ha molto senso chiedersi quanto costa, la candela in questione: Enzo Ferrari raccontava di avere perso un sacco di corse per cedimenti di pezzetti da quattro lire. Però poi imparava la lezione e la volta successiva lo stesso pezzetto lo pagava otto lire, per evitare repliche...

Infine, sommessamente suggerirei a Marchionne di imitare, almeno una volta!, il detestato predecessore.

A fine '97, a fine '98 e a fine '99 sempre Montezemolo faceva coraggio ai tifosi dichiarando: vinceremo l'anno prossimo.

Ecco, appunto. Le cose stanno esattamente allo stesso punto.

Vinceremo l'anno prossimo. Forse... ●

UN MOMENTO MOLTO DELICATO

A destra, Vettel, il ferrarista più danneggiato dal weekend di Suzuka (qui è con Massa) e, sotto, un Marchionne che sembra non nascondere il suo disappunto..

GETTY IMAGES



LE VOCI FERRARISTE



LUNEDÌ 2 OTTOBRE

MARCHIONNE: «Parliamo di cose sicure. Che ieri le due Ferrari potessero battere tutti è un fatto indiscusso, e che potesse accadere anche a Singapore è un fatto indiscutibile. Il fatto che abbiamo avuto dei problemi con i propulsori ha a che fare con due cose: abbiamo una squadra molto giovane e la qualità della componentistica non è al livello necessario per un'auto da gara. Per questo stiamo intervenendo. È quasi una fortuna che non ci sia successo nulla fino adesso. Ora ci stiamo riguardando tutta la filiera e facendo dei cambiamenti organizzativi. Avere questi problemi in gara ti rompe. Se ti succede a casa di spaccare un motore, vabbè, ma fare una figura così, avere una macchina in seconda posizione e non vederla in griglia è veramente da tirarsi i capelli».

GIOVEDÌ 5 OTTOBRE

VETTEL: «Le voci di un cambiamento nell'organizzazione annunciati da Marchionne? Ho sentito questo, non da lui direttamente, ma dalla stampa. Per questo non sono sicuro che sia stato messo nel giusto contesto. Quello che succede in pista, succede in pista. Su quello che è successo a Singapore non credo che si possa fare molto. Abbiamo avuto un problema in Malesia che ha fermato Kimi e me, quindi è normale che si tenti di capire le cose ed è normale che abbiamo degli spostamenti di persone. Ma sapendo cosa sta succedendo dall'interno, non c'è panico e nessun grande piano come reazione. Forse è più una coincidenza degli eventi con l'intervista, ma per quanto ne so non sta succedendo niente di grande. Credo che abbiamo ancora un'opportunità e voglio essere sicuro di usarla. Abbiamo analizzato i problemi che abbiamo avuto sulle nostre macchine e penso che

sia abbastanza chiara la situazione, ma il processo è ancora in atto al fine di avere un quadro completo di quanto accaduto. Siamo contenti, intanto, di sapere che il cambio dovrebbe essere a posto, dopo l'incidente avuto a Sepang durante il giro di rientro. Negli ultimi due anni qui in Giappone non siamo stati abbastanza competitivi, ma quest'anno potrebbe essere diverso. Credo che tutto possa succedere, ma sono convinto che qui abbiamo un buon pacchetto. Ci sono ancora cinque gare in Campionato e siamo rimasti indietro in classifica: il risultato finale dipenderà anche da quello che faranno i nostri avversari».

RAIKKONEN: «Suzuka è un circuito difficile, una pista vecchio stile. È piuttosto stretto e le vie d'uscita, una volta in ghiaia, oggi sono state asfaltate. Serve un buon assetto per poter spingere a fondo, perché nel primo settore si può anche perdere molto tempo. Ci sono molte curve ad alta velocità, soprattutto nella prima parte. In passato alcune di esse erano un po' difficili, ma forse quest'anno saranno più facili, da percorrere al massimo. Speriamo che la nostra macchina sia al livello mostrato ultimamente. Nell'ultima gara abbiamo avuto un problema inatteso, ma è stato fatto un gran lavoro per capire cosa aveva ceduto. Vedremo se basterà per essere primo e secondo. Le

tre squadre top sono molto vicine tra di loro. Bisogna fare tutto alla perfezione. Speriamo che domani il tempo regga, così da poter mettere assieme un bel po' di giri».

ELKANN: «Siamo molto soddisfatti di quanto Ferrari sta facendo e potrà fare, e non abbiamo intenzione di vendere la nostra quota. Se ci fossero le condizioni, riteniamo di poter investire in società che già possediamo. Le voci di interessamenti cinesi per FCA sono state tutte smentite. Le prospettive della società sono molto forti».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

RAIKKONEN: «Oggi ci aspettavamo di avere condizioni difficili nel pomeriggio, così ci siamo concentrati sulla sessione del mattino. Abbiamo fatto un po' più di giri e per il resto abbiamo lavorato sul nostro programma come ogni venerdì. In generale non è andata male e la sensazione è stata positiva. Nel pomeriggio non abbiamo cercato neanche di imparare qualcosa: il numero di pneumatici a disposizione è limitato e non dobbiamo usare troppo le full wet, per l'eventualità che le qualifiche si svolgano sul bagnato. È un peccato perché non abbiamo fatto molti giri, ma almeno ci siamo fatti qualche idea. Domani vedremo cosa accadrà al mattino e poi durante il corso della giornata.

In qualunque situazione, faremo del nostro meglio».

VETTEL: «Credo che la giornata sia stata discreta. Abbiamo provato molte cose ed è stato bello sentire la potenza della macchina. Era previsto che questo pomeriggio piovvesse. Avremmo voluto girare un po' di più, ma in casi come questi è difficile decidere quanto girare, per non "bruciare" la scorta di gomma. I risultati delle ultime gare non sono stati buoni, ma la macchina è forte. Abbiamo tutte le ragioni per crederci e sono sicuro che domenica riusciremo a dimostrare quello che riusciamo a fare. Se le qualifiche di domani dovessero essere sul bagnato, allora mi aspetto di migliorare. Le ultime qualifiche sul bagnato sono state a Monza e non sono andate bene. In Malesia è andata un po' meglio, ora speriamo di aver imparato la lezione. Sta a noi fare tutto per il meglio. A prescindere dal meteo di domani, spero che potremo dimostrare il nostro potenziale».

BINOTTO: «Non puoi mai essere pienamente sicuro di risolvere i problemi che hai. È anche vero che gli inconvenienti che abbiamo accusato sono stati completamente inaspettati e ci sono capitate cose che non abbiamo mai sperimentato sia sul banco prova che in pista durante tutta la stagione. Dei guasti che sono stati

completamente inaspettati. Abbiamo rilevato la rottura di condotto di aspirazione del motore, che va dal compressore alle teste dei cilindri, e questo si è verificato per due volte perché abbiamo avuto lo stesso problema con Sebastian in qualifica e Kimi in gara. Come detto è successo due volte in Malesia, caso unico nell'arco di un'intera stagione, quindi alcune condizioni limite hanno influenzato l'affidabilità complessiva. Al momento stiamo indagando in merito. Ovviamente, in parallelo, abbiamo rinforzato i componenti, ma si tratta di qualcosa che dobbiamo ancora comprendere meglio. Abbiamo ottenuto la pole a Singapore, ma non ci siamo riusciti in Malesia. Quindi, penso che abbiamo compiuto dei progressi durante la stagione. Credo che al momento stiamo lottando per la pole position, mentre ad inizio stagione facevamo più fatica rispetto ad oggi. Nel complesso il nostro pacchetto è migliorato, ma non è mai sufficiente. Essere veloci non è sufficiente. In definitiva, quello che conta è vincere la gara».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Non è andata male, la nostra macchina aveva un buon bilanciamento. Forse ci è mancato qualcosa a livello di prestazione, ma tutto sommato è stata una buona giornata e la SF70H dovrebbe andare meglio in gara. Nell'ultimo tentativo della Q3 ho cercato di fare qualcosa in più, ma sapevo che Bottas mi sarebbe stato comunque dietro per la penalità in griglia, quindi forse ho corso un rischio un po' eccessivo, ma sono contento perché domani scatterò dalla prima fila e vedremo come andrà. Non so che tipo di

fotografie GETTY IMAGES





Un altro Gp senza sorrisi per la Ferrari nell'ambito di un week end ancora una volta percorso da problemi di affidabilità sulla SF70H tradita dai componenti



SUTTON-IMAGES.COM

lavoro abbiamo fatto loro questa mattina, sappiamo solo quello che abbiamo fatto noi. In ogni caso ci sono stati diversi alti e bassi quest'anno. La settimana scorsa non sono parsi molto veloci, ma questo weekend sono tornati alla normalità. Finora quest'anno siamo sempre stati molto vicini e mi aspetto che sia così anche domani. Normalmente noi siamo più forti in gara rispetto alle qualifiche, quindi è quello che speriamo anche per domani».

RAIKKONEN: «Ovviamente non è mai un ottimo avvio di giornata quando fai un'uscita di pista. Dopo quel momento è diventato tutto più difficile. Il team ha fatto un ottimo lavoro, riuscendo a ricostruire la vettura in tempo per la Q1, ma non ho avuto ottime sensazioni in qualifica, anche perché non sono riuscito a fare un numero sufficiente di giri per ritrovare quelle giuste. Domani vedremo cosa riusciremo a fare. Dopo un errore come quello di stamattina ti viene a mancare un po' il feeling e in un circuito come questo diventa un po' complicato».

DOMENICA DOPO IL GP

RAIKKONEN: «Oggi la posizione di partenza non era ideale. Sono scattato abbastanza bene con le

gomme Soft e al primo giro ho cercato di recuperare: ma nel tentativo di superare una Renault sono andato largo e ho perso posizioni, così ho dovuto ricominciare da capo. Il feeling con la macchina è stato un po' strano per tutta la gara, non era bilanciata perfettamente: in alcuni giri andava bene e in altre era più difficile da guidare. Su questa pista è difficile stare in scia a un'altra macchina: ne abbiamo passate diverse, ma eravamo troppo lontani da quelle di testa. Alla fine, il risultato non è proprio il massimo. Quanto a Sebastian

non so cosa sia successo: negli ultimi anni abbiamo fatto, come squadra, tanti progressi: ma adesso, per chissà quale ragione, sembra che i problemi tecnici escano dal nulla. È strano: le macchine vanno benissimo e poi, alla domenica, accade qualcosa di inaspettato. Su questo fronte dobbiamo ancora lavorare: poi daremo il massimo fino all'ultimo giro dell'ultima corsa e vedremo come va a finire».

VETTEL: «Non so se questa situazione abbia a che fare molto con l'affidabilità. Ma

non abbiamo finito la gara, per cui c'è un problema. Credo che sia stato un problema piccolo che ne ha generato uno grande. Non avevamo la potenza già all'inizio e abbiamo cercato di resettare tutto per recuperarla, ma qualcosa non ha funzionato. Certamente ora il Campionato è più difficile e non finire la gara non aiuta. Ho detto anche ai ragazzi di tornare a casa e riposare perché è stata una settimana difficile, con un sacco di cambiamenti. Poi ritorneremo con un pacchetto migliore per fare bene le ultime quattro

gare, e vedremo. In generale, credo che la squadra sia sulla giusta strada. Stiamo migliorando gara per gara e ci sono anche aspetti positivi. Anche se oggi è difficile vederli».

ARRIVABENE: «Le giornate non complicate in questo periodo devo ancora vederle. Detto questo, il problema è stato identificato: si tratta di un componente, una candela che si è rotta insieme alla bobina. Ci conosciamo abbastanza bene, quell'abbraccio con Vettel voleva dire "questa è andata così e non molliamo". La macchina al di là dei componenti, che ultimamente ci hanno lasciato a piedi, è buona. Quindi andremo avanti fino alla fine. La squadra è giovane e motivata, la macchina c'è, bisogna stringere i denti e andare avanti. Praticamente con quell'abbraccio ci siamo dati un'occhiata e ci siamo detti questo. 159 punti sono molti, ma bisogna anche essere umili e riconoscere che a noi sono mancate delle cose e a loro no. Detto questo, le ultime due gare ci hanno fortemente penalizzato, ma per dei componenti che nulla avevano a che fare con la bontà del nostro progetto. Si riparte innanzitutto girando pagina, motivati, facendo delle analisi su quanto è successo e tornando ad Austin decisi a giocarcela».



GP

GIAPPONE

IL BABY RINATO

di Massimo Costa

Mad Max

20 di guerra

È IL MOMENTO PIÙ POSITIVO DELL'ANNO PER IL NEOVENTENNE OLANDESE 2°, CAPACE DI INFASTIDIRE HAMILTON E DI BATTERE IL COMPAGNO RICCIARDO

Due gare consecutive così positive Max Verstappen non le aveva mai vissute. Da Sepang a Suzuka, ci passano una vittoria e un secondo posto che di colpo cancellano i momenti negativi vissuti dall'olandese della Red Bull-Renault nel corso della stagione. Se pensiamo che sul podio non ci era salito più dalla seconda gara di Shanghai, si può capire come Verstappen abbia cambiato passo. Attento e preciso, lontano dal prendersi inutili rischi, bravo nello scattare meglio di Daniel Ricciardo che lo aveva battuto in qualifica, sostenuto da una monoposto e una power unit che sembrano volare e non soffrire più i problemi tecnici che lo hanno costretto a diversi ritiri nella fase centrale del campionato, Verstappen può accomodarsi al tavolo di Lewis Hamilton. Se a Sepang aveva saputo approfittare dei problemi della Mercedes nel mantenere in temperatura le gomme e poi della volontà di correre in maniera conservativa, questa volta Hamilton ha spinto forte fin dall'inizio non consentendo al giovane rivale di poter sperare in qualche tentativo di sorpasso. Aveva tutto sotto controllo il leader del mondiale non senza l'aiuto del team: come quando al 30° giro, Valtteri Bottas si è sacrificato prima di effettuare la propria sosta per il cambio gomme rallentando e facendo passare Hamilton e poi far perdere tempo a Verstappen. Infine, nella calda situazione creatasi nelle battute fina-

li quando l'inglese che aveva alzato il piede perché sentiva strane vibrazioni, ha giocato con i doppiati Felipe Massa e Fernando Alonso. Proprio lo spagnolo ha chiuso la porta a Verstappen, come aveva fatto sette giorni prima con la Ferrari di Sebastian Vettel, ma almeno in questa occasione era in piena lotta con Massa per la conquista di un punto. Ma il baby Max non se l'è presa più di tanto, a differenza del team Red Bull che ha accusato senza mezzi termini i due doppiati di aver rovinato a Verstappen la possibilità di tentare di acchiappare la vittoria. Ha detto il pilota Red Bull: «*Si Massa e Alonso mi hanno un po' complicato la vita, ma non penso che avrei avuto una concreta possibilità di attaccare Hamilton. A Suzuka è sempre molto complicato riuscire a rimanere in scia ed è importante la strategia. Noi avevamo quella di Lewis e non potevo fare molto. Magari ci proverò ad Austin...*». La Red Bull-Renault ha comunque cambiato decisamente passo. Non si trova più nelle posizioni che contano soltanto perché qualcuno tra i piloti Mercedes o Ferrari soccombe per guai. La monoposto di Adrian Newey è sempre più una realtà così come la competitività del motore Renault: «*Abbiamo mantenuto un gap con la Mercedes nei tre secondi e siamo stati attenti nella gestione delle gomme, ma ripeto, non penso che questa volta avrei potuto superare con facilità Hamilton.*



SUTTON-IMAGES.COM

FATICOSO LAVORO DI RICOSTRUZIONE

I momenti meno positivi, anche in termini di affidabilità sembrano lontani per Verstappen, a destra davanti a Raikkonen. A sinistra, lo vediamo dietro a Bottas, alfiere Mercedes.

Sopra, Max sorride con Lewis, nel dopo gara

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

AUTO
SPORT
N°1

18



Con le supersoft avevo un buon passo, ma non ero veloce come lui mentre con le soft andava meglio di Lewis. Siamo competitivi in questo periodo e penso che lo saremo fino alla conclusione del campionato. Al via, sono partito bene e ho superato Ricciardo alla prima curva, era importante prendere la terza posizione dietro a Hamilton e Vettel, che poi ho passato e dopo poco non l'ho più visto negli specchietti». Verstappen trova un punto debole alla Red Bull: «Come detto, ora siamo decisamente veloci rispetto ai precedenti Gran Premi, mi pare che in gara abbiamo un passo che è notevole rispetto a Mercedes e Fer-

SONO STATO ATTENTO CON LE GOMME MA NON PENSO CHE AVREI POTUTO SUPERARE HAMILTON

MAX VERSTAPPEN

”

rari che non hanno fatto grandi progressi. Però, è la qualifica che ancora non ci pone perfettamente al livello che vorremmo e dobbiamo lavorarci». Verstappen non lo dice, ma non può che essere soddisfatto per aver messo dietro nelle ultime due gare il compagno Ricciardo. Certo, il divario in classifica rimane enorme con l'australiano quarto in classifica generale con 192 punti e lui sesto con 111 lunghezze. Dietro ai sorrisi e all'umore sempre allegro, Ricciardo non nasconde che deve partire un po' meglio le prossime volte, ma fa la voce grossa sul passo gara: «Non ho paura di Max». ●

SUTTON-IMAGES.COM



GP

GIAPPONE

L'ALTRO ROSSO

di Alessandro Secchi

DURA LOTTA PER RISALIRE

Dopo una prima fase travagliata, Raikkonen è risalito. Eccolo portare a termine il sorpasso a Grosjean su Haas, 9° a fine gara. Kimi è giunto 5°



GETTY IMAGES

Kimi salvo ma non felice

RAIKKONEN IN GARA RESTA IMMUNE DA GUAI TECNICI MA NON VA OLTRE UN QUINTO POSTO FINALE CHE SPOSTA BEN POCO...

L'ennesimo weekend nero della trasferta asiatica della Ferrari viene parzialmente salvato da Kimi Raikkonen. Il finlandese dopo l'incredibile zero di Sepang, quando non è nemmeno riuscito a partire dalla seconda posizione conquistata in qualifica, ha vissuto in Giappone un fine settimana a due facce, con il sabato condizionato da un suo errore ed una buona rimonta alla domenica fino al quinto posto, dopo essere sprofondata in quindicesima posizione al termine del primo passaggio.

Ma andiamo con ordine. Dopo il quarto posto in Fp1 al venerdì mattina ed un solo installation lap al pomeriggio, in una Fp2 martoriata dal maltempo, al sabato Kimi è stato autore in Fp3 di un'uscita di pista alla curva 9, meglio conosciuta agli appassionati come Degner 2: quella che, in pratica, conduce sotto il ponte che rende unico nel calendario il tracciato di Suzuka. Nell'uscita di pista Kimi ha picchiato contro le protezioni sul lato sinistro, prima con il posteriore e poi con l'anteriore, rovinando entrambe le sospensioni. Il danno

più grave, però, è stato quello al cambio: il botto ha costretto i meccanici Ferrari all'ennesimo miracolo in tempi brevi per sostituire la parte tra le ultime libere e le qualifiche; operazione riuscita perfettamente con Kimi mandato in pista a dieci minuti circa dal termine della Q1. Come immaginabile, la qualifica ha risentito dei problemi avuti con il finlandese sesto in Q3, arretrato in undicesima posizione per via delle cinque di penalità relative alla sostituzione del cambio e, infine, risalito in decima grazie alla penalità scontata da Fernando Alonso.

In partenza, con la Ferrari già in apprensione per un Sebastian Vettel partito lentissimo, le cose per Kimi si sono messe anche peggio: nel tentativo di superare all'esterno la Renault di Nico Hulkenberg alla Spoon, con il tedesco che si è difeso egregiamente, la Ferrari #7 è andata oltre al cordolo esterno perdendo diverse posizioni. Kimi ha quindi tagliato il traguardo del primo passaggio al quindicesimo posto prima di poter iniziare la sua rimonta. Equipaggiato con gomme Soft per allun-

gare il più possibile il primo stint, il finlandese si è liberato subito della Renault di Palmer per poi, tra il quarto ed il quinto giro, recuperare altre cinque posizioni sulle due Haas di Magnussen e Grosjean, sulla Toro Rosso di Gasly, sulla Williams di Stroll e sulla Ferrari del compagno Vettel, con questi ultimi due rientrati ai box il primo per cambiare subito gomme ed il secondo per il suo mesto ritiro. Ritrovato sulla sua strada Nico Hulkenberg, Kimi ha impiegato tre giri per piegare, stavolta con successo, la resistenza della Renault portandosi in ottava posizione, diventata poi settima al 14° giro con il sorpasso sull'ex compagno Felipe Massa. Con Mercedes e Red Bull ormai lontane, l'obiettivo è diventato quello di mettersi dietro le due Force India: operazione portata a termine nel corso del ventesimo passaggio con il sorpasso su Sergio Perez ed il contemporaneo ingresso ai box di Esteban Ocon. Effettuato il pit stop al 28° giro per passare da gomme Soft a Supersoft, Raikkonen ha trovato di fronte a sé per la terza volta in meno di un'ora la Renault di Hulkenberg, non ancora fermatosi ai box per la sua sosta. Kimi non ha atteso l'ingresso in pista del tedesco, superandolo in pista nel corso del 33° passaggio per issarsi definitivamente in quinta posizione. Con i quattro piloti in testa ormai impendibili ed un buon vantaggio su chi seguiva, Raikkonen ha completato gli ultimi venti giri in tranquillità, ottenendo il massimo risultato possibile viste le condizioni iniziali. La gara del finlandese è l'unico risolto positivo di un weekend che per la Ferrari potrebbe decretare definitivamente la fine del sogno iridato. ●

GP

GIAPPONE

LA CONFERMA

di Alessandro Gargantini



LA PRESSE

Ricciardo uomo-podio

PER LA NONA VOLTA QUEST'ANNO DANIEL SI CONFERMA ANCORA NEI PIANI ALTI: «POSSIAMO GUARDARE AVANTI SENZA PAURA»

Il settimo terzo posto nelle ultime dodici gare dice molto della stagione di Daniel Ricciardo, sempre capace di ottimizzare ogni situazione e rientrare alla base con il massimo risultato disponibile. Senza paura di confronti con Max Verstappen, il compagno che nessuno vorrebbe avere, e con la consapevolezza che alla resa dei conti sarà difficile fare meglio di lui.

Sempre un'ottima gestione della corsa, sempre la massima attenzione nel rispettare la macchina e portarla in fondo, quasi sempre in zona podio. Sono 9 fino a questo punto le presenze del ventottenne di Perth nelle prime tre posizioni, impreziosite dal successo di Baku. E anche a Suzuka, almeno alla vigilia, il pilota australiano contava di poter artigliare la seconda vittoria stagionale. Anche perché il suo team mate aveva vinto in Malesia, con una mac-

GETTY IMAGES

china che a partire dalla corsa di Budapest di fine luglio ha iniziato a farsi rispettare al vertice della graduatoria, diventando una minaccia consistente non solo per la fragile Ferrari di questo frangente del campionato, ma anche dell'armata Mercedes, con Hamilton incredulo nel vedere scappar via il talento olandese dopo un oltraggioso sorpasso.

Cielo azzurro sopra i folti riccioli di Daniel, dunque? Non proprio, perché al di là del buon momento di crescita della RB13 e della splendida continuità di risultati di aspetti da rifinire ce ne sono ancora diversi.

In primis, la macchina non è ancora al cento per cento competitiva sui tracciati iper-veloci. E con le nuove vetture, anche su una pista con tante curve in appoggio come quella del Sol Levante - e che quest'an-

no sono diventate terribilmente più veloci - la monoposto progettata da Adrian Newey ha un po' sofferto. È questo aspetto che ha verosimilmente determinato la flessione in termini di performance rispetto alla Malesia, rendendo meno incisive le due vetture schierate da Christian Horner.

In aggiunta, Daniel è nuovamente scivolato su un errore che ormai si sta quasi cronizzando: la partenza. Come già accaduto sia a Singapore che Sepang, solo per citare gli ultimi casi, Ricciardo ha perso del tempo decisivo allo start. Col risultato che Max Verstappen è scappato via un'altra volta e che i destini della corsa erano già indirizzati dopo i primi metri di gara.

Certo, il cambio gomme ritardato di tre giri, conseguenza della peggior posizione in gara, ha inciso sul distacco subito dall'olandese sotto la bandiera a scacchi e in parte lenisce la sensazione di sconfitta di Daniel. Ma di "take-aways", per il prossimo Gran Premio, ce ne sono diversi. «*Si, torno dal Giappone con una lista di cose da sistemare - ha spiegato in tutta tranquillità Daniel nel dopo gara - La mia partenza è stata ancora una volta insufficiente e ha condizionato il mio risultato finale. Certo, non si valuta una gara soltanto dallo start, ma il deficit al via mi ha precluso ogni chance di giocare le mie carte fino in fondo. Se fossi partito bene, non so dove sarei potuto arrivare!* - ha proseguito con un tono un po' più serio il pilota della Red Bull - *Poi, in gara, non mi sono divertito per niente! Ho corso in solitario ed è stato tutto abbastanza noioso. Sono comunque contento per questo podio, il primo che conquisto a Suzuka.*»

Tornando all'inevitabile accostamento a Max Verstappen, che questa volta è rimasto alle spalle di Daniel in qualifica, non sembra essere affatto un cruccio: «*In squadra convivo in bene con Max e non soffro la sua presenza. Il mio ritmo gara oggi era molto buono, non mi pesa essergli arrivato dietro.*» Anche perché la classifica quest'anno gli dà ampiamente ragione. «*Dobbiamo però lavorare sui problemi di blistering all'anteriore sinistra che con gli pneumatici soft hanno rallentato la mia rincorsa. Per il resto, direi che siamo sulla buona strada e possiamo guardare avanti senza nessuna paura.*» E la pista di Austin, più guidata rispetto a quella di Suzuka, potrebbe dare una mano alle vetture del Northamptonshire e consentire al pilota australiano di puntare al secondo centro stagionale. ●



DANIEL: C'È IL 7° TERZO POSTO DELLA STAGIONE

Finito alle spalle di Hamilton e del compagno di squadra Verstappen, Daniel Ricciardo ha ottenuto il settimo terzo posto della stagione

GP

GIAPPONE



F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Lewis non è mai sembrato così forte e imperforabile. In prova stellare lo è sempre stato, ma a Suzuka oltre a segnare la 71esima pole si toglie pure la soddisfazione di partire al palo sul 26esimo tracciato diverso del mondiale, per la 116esima volta in prima fila - ehm, capito? -, segnando appunto un tempo da urlo dove non era mai finito al top dopo le qualifiche. E questo, col senno di poi, è solo l'antipasto della gara trionfale che lo vede partire in modo perfetto - quanto sembra lontano il 2016, quando era questo il suo tallone d'Achille -, per poi gestire la corsa da saggio re. Anche se l'aiutino dato dal tappo provvidenziale Bottas è fondamentale per rintuzzare il solito, rissoso, carissimo, irascibile ma stavolta solo consistentissimo Max Verstappen. Morale della faccenda, Lewis sul tracciato dell'otto volante vince per l'ottava volta 2017 e prepara la tesi per laurearsi tetracampione.



GETTY IMAGES

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

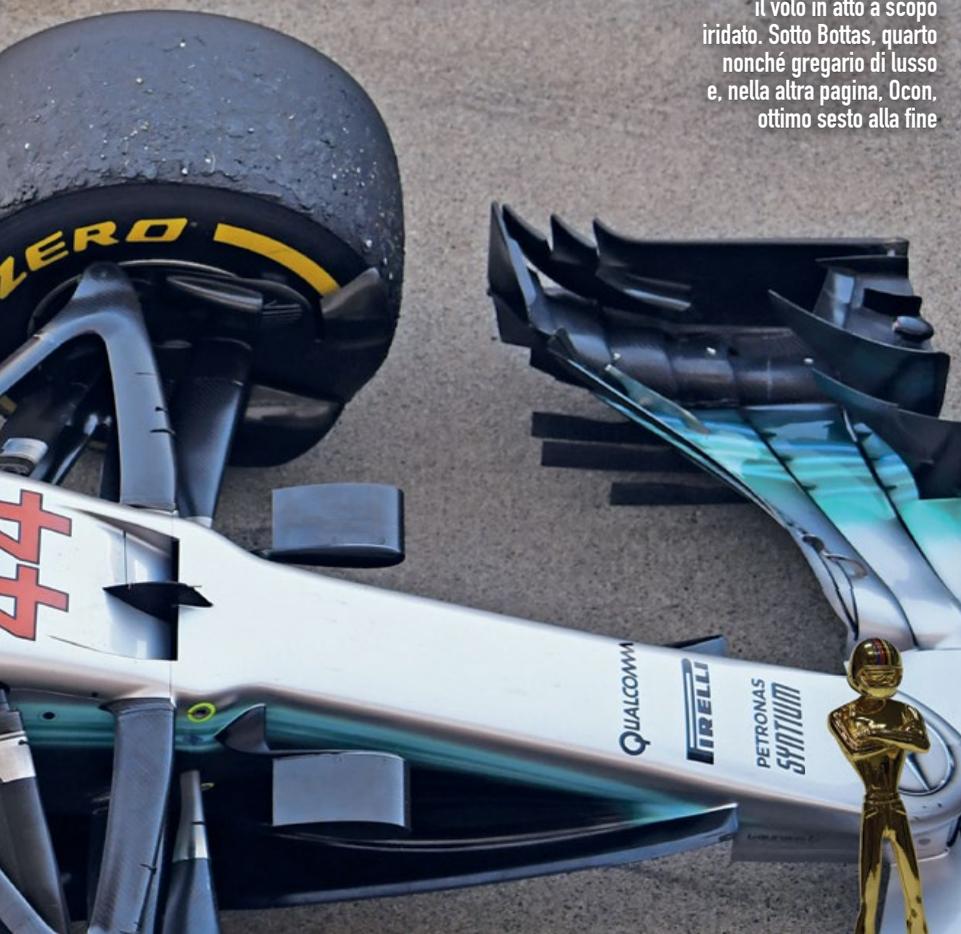
ESTEBAN OCON

A parte i tre top team Mercedes, Ferrari e Red Bull, gli altri continuano a correre un Gran Premio a parte, nel quale ancora una volta al sommo si issa la Force India. Al cui volante il giovanissimo Esteban Ocon dà un ulteriore, apprezzato e adamantino segnale di maturità e talento, riuscendo a sopravanzare sia in qualifica che in corsa il compagno di squadra Perez, in un confronto sempre sentitissimo. Sul versante della classifica a squadre, ormai il quarto posto acquisito dalla compagine rosa - che ha stradoppiato in termine di punti la rivale più diretta Williams -, è la meravigliosa conferma di quanto un piccolo team perfettamente gestito possa ottenere coi piloti giusti, una monoposto stupendamente bilanciata e il motore ideale. Tornando a Esteban, oltre a rosicchiare un po' del distacco in punti che aveva da Perez, il baby ribadisce la nomea di pilota rivelazione del mondiale 2017, anche se, a differenza di Stroll, stavolta in ombra, monsieur Ocon non è più un deb ma già una splendida realtà.



HAMMER PLANA SUL MONDIALE

Appena sceso dalla Mercedes W08 vincente Lewis sembra mimare il volo in atto a scopo iridato. Sotto Bottas, quarto nonché gregario di lusso e, nella altra pagina, Ocon, ottimo sesto alla fine



SUTTON-IMAGES.COM

MIGLIOR FILM

VALTERI BOTTAS

Ecco, a Suzuka una volta di più Valtteri "Tengofamiglia" Bottas si dimostra preziosissimo per Hamilton e la causa Mercedes. Okay, nelle libere 3 era andato forte ma aveva sbattuto. Poi in griglia aveva pagato penalty, ma in gara la funzione di assistman, ossia di puro e semplice gregario di Hammer, l'assolve alla grandissima. Bloccando con immaginari sportelli aperti lo scatenato Max Verstappen quel tanto che basta per tarpare le ali ai bollenti ardori del Tulipano Volante, appesantendolo con tre secondi persi. È soprattutto in questa chiave che il suo quarto posto finale vale oro, ma non solo. Perché con la messe di punti conquistati il biondo neo-portaborracce di Hamilton in classifica generale è a sole tredici lunghezze di distacco da Vettel, tanto da rappresentare concreta minaccia al trono virtuale di vice-campione del mondo, se i guai d'affidabilità della Ferrari non troveranno pronta e salvifica soluzione. Occhio anche a Valtteri, dunque.



LA PRESSE

AUTO
SPORT
N°

23

I VOTI DEL GRAN PREMIO

SCUDERIE		PILOTI
MERCEDES	10	HAMILTON
RED BULL	9	VERSTAPPEN
FORCE INDIA	8	BOTTAS RICCIARDO OCON
HAAS	7	PEREZ MAGNUSSEN GROSJEAN HULKENBERG
RENAULT WILLIAMS	6	RAIKKONEN MASSA ALONSO GASLY
TORO ROSSO FERRARI McLAREN	5	VANDOORNE PALMER STROLL
SAUBER	4	WEHRLEIN SAINZ
	3	ERICSSON
	2	
	1	
	NC	VETTEL

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	MAGNUSSEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	WEHRLEIN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	VETTEL
PILOTA MENO SFORTUNATO	MASSA
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	SAUBER
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	HAAS



DIREZIONE D'ORCHESTRA STILE FILARMONICA

Stavolta con la bacchetta in mano sia Wolf che Lauda hanno ottenuto il massimo dal weekend di Suzuka, ben orchestrando Bottas in chiave Hamilton. sotto: In basso, le sempre più rinate Red Bull, a destra Seb e, nell'altra pagina, il ritrovato Max. 2°



MIGLIOR REGIA

MERCEDES

GETTY IMAGES

Ecco, se nel finale del Gp d'Ungheria quella restituzione di posizione di Hamilton nei confronti di Bottas era sembrata gesto cavalleresco ma aritmeticamente pericoloso, tanto da gettare qualche ombra sull'inappuntabilità della gestione piloti, stavolta il giudizio si ribalta. In plancia di comando Mercedes, dalle parti della premiata ditta Wolff & Lauda, l'utilizzo di Valtteri in funzione di marcatore a uomo del temibilissimo Verstappen subito dopo la metà gara, nel momento chiave che ha consegnato il Gp a Lewis, si rivela perfetto e in grado di dare al caposquadra punto, set e match. Un grandissimo momento di gioco di squadra all'interno di una regia memorabile. Qualcosa di totalmente diverso rispetto al clima al coltello che si respirava nel team appena dodici mesi fa, quando infuriava in pista - e non solo - il monomarca tra Rosberg e Hamilton. Ora la Mercedes sembra diventata la famigliola felice del Mulino Bianco, usando alla grande, una volta di più, non solo la stupenda W08 ma anche, scacchisticamente, la testa.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

RED BULL

La stagione non era iniziata per niente bene per la Red Bull, apparsa all'alba australe desolatamente in crisi di prestazioni e affidabilità. Poi, dopo il momento difficile, lentamente qualcosa s'è cominciato a muovere e gara dopo gara il destino dell'annata s'è operosamente e letteralmente ribaltato. Con due giornate di virtuoso e geniale opportunismo, a Baku e a Sepang, quando Ricciardo e Verstappen hanno stappato champagne e la Rb13 ha evidenziato una competitività assolutamente ideale sui tracciati più guidati, unita a un conquistato indice di imperforabilità quasi opposto alla sconcertante vulnerabilità tecnica iniziale. E così la Red Bull torna a essere monoposto che fa paura a tutti e la Renault guarda al futuro con fiducia, perché la crescita non riguarda soltanto il telaio, ma anche la rin vigorita power unit francese. Tremate, tremate: le lattine son tornate. E il drink team studia forte per ridiventare dream team.





LA PRESSE

COLOMBO

LA STATUETTA SPEZZATA

FERRARI



Okay, perfino il tifoso ferrarista di più stretta osservanza non nega che il problema del Cavallino Rampante nel momento topico della stagione è l'affidabilità. Quella vera. No, la sfortuna non c'entra, anche se certe volte, un pizzico di culo avrebbe aiutato, eh. Ma la secca realtà dice che la veloce, performante e sorprendente SF70-H verrà ricordata per essere bella e passibile di cedimenti. Magari periferici, se vogliamo strutturalmente neanche gravissimi, ma dalle conseguenze egualmente e momentaneamente irreparabili. Capaci di rovinare di volta in volta sessioni di qualifica o gare intere, come dimostrato in serie sia a Sepang che a Suzuka. Tanto che Maurizio Arrivabene nel dopocorsa si lascia andare a un commento che unisce capacità di sintesi a lucida onestà intellettuale: «Giornate non complicate devo ancora vederle, in quest'ultimo periodo, per la Ferrari». Averlo ammesso e capito sottende che ne verranno di diverse e di migliori. Forza, ragazzi.



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

MAX VERSTAPPEN

Certe volte anche arrivare ottimo secondo può essere un meraviglioso segnale. In fondo è anche con gare come questa di Suzuka che Max Verstappen dimostra d'essere in netta crescita agonistica e caratteriale. Evitando atteggiamenti stile o la va o la spacca e sapendosi comunque accontentare di una piazza d'onore senza fare overdrive in pista, ossia evitando di strafare sterilmente. Anche perché alla fine gli riesce di raggiungere l'obbiettivo numero due, ossia di stare davanti nettamente al fortissimo compagno di squadra Ricciardo, il quale in qualifica l'aveva sopravanzato di due decimi scarsi, all'interno di una rivalità sempre spumeggiante. Così Max dimostra - perfino a se stesso - che il giorno di gloria della Malesia non è solo un virtuoso episodio ma l'inizio di un recupero completo dell'autostima di campionissimo ancora tutto in divenire.

GETTY IMAGES



GP

GIAPPONE

PRIMO PIANO

di Alessandro Gargantini



GETTY IMAGES

Force India la pantera osa

OCÓN E PEREZ ANCORA UNA VOLTA A PUNTI. IL TEAM BLINDA IL 4° POSTO NEL COSTRUTTORI. E ADESSO OBIETTIVO UN GRAN FINALE

«**S**empre più lontani dalle squadre in lotta per la quarta posizione, ma sempre più nella scia della Red Bull». È ormai questo il motto della scuderia con sede alle porte del tracciato di Silverstone, che gara dopo gara si sta ritagliando uno spazio tutto suo in questo campionato. Il team britannico procede a spron battuto grazie ad una marcia che va al di là di ogni attesa e forte di una coppia di piloti che si sta dimostrando tra le più solide e più affiatate, con una resa da fare invidia anche ai top team. E ora che tra Sergio Perez e Esteban Ocon è scoppiata la pace, le cose potrebbero andare ancora meglio. La rivalità tra le sue guide era spesso considerata il punto debole della scuderia inglese, che ora potrebbe davvero togliersi dalle belle soddisfazioni nelle restanti corse del 2017: gli ingredienti per rimanere nelle zone nobili della classifica sembrano davvero esserci tutti. E sentire il grintoso messicano fare i complimenti allo junior driver Mercedes al termine delle qualifiche è stata certamente una sorpresa, così come la richiesta di poterlo insidiare nel finale del Gran Premio, quando il driver di Guadalajara sembrava avere qualche cartuccia in più nel foderò. Ma dal muretto box non è arrivato il via libera ed Esteban Ocon ha potuto così festeggiare la sesta posizione alle spalle di Kimi Raikkonen, seguito in parata dalla Pantera Rosa gemella guidata dal sudamericano, che si è inusualmente attenuta alle disposizioni dello staff tecnico.

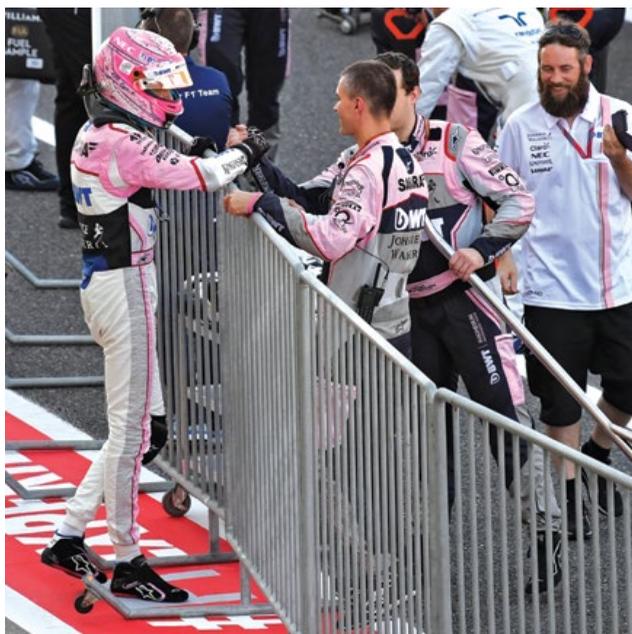
«Sin dalle qualifiche, ho avuto delle ottime sensazioni. La squadra ha lavorato molto bene, in continuità con i proficui sforzi profusi in Malesia. Sono molto soddisfatto perché abbiamo trovato un buonissimo assetto di base e, una volta che scendiamo in pista, sono sufficienti dei piccoli accorgimenti per essere subito efficaci, tanto

sull'asciutto quanto sul bagnato. E questo livello di competitività ci mette nella condizione invidiabile di poter anche approfittare di squalifiche o penalizzazioni che puntualmente anche i team di prima fascia subiscono - ha spiegato il pilota di Evreux, che punta a una volante Mercedes nel 2019 - La mia corsa si è subito incanalata su binari molto promettenti. Sono partito bene ed ho occupato a lungo la terza e la quarta posizione. Sul finale, era impossibile resistere al ritorno di Raikkonen, ma penso proprio che a livello di squadra ancora una volta abbiamo ottenuto il massimo a nostra disposizione. Ho lasciato che Checo si avvicinasse, ma la mia priorità era quella di gestire le gomme al meglio, data l'unica sosta».

Fa eco al compagno di squadra Sergio Perez, che ha risolto i problemi fisici che ave-

vano reso un vero inferno la sua comunque eccellente corsa in Malesia sette giorni fa. «L'interruzione del turno di prove libere e le condizioni meteo ci hanno costretto a disputare le qualifiche con solo pochi dati a disposizione. La squadra ha però svolto un ottimo lavoro, anche perché con Esteban abbiamo lavorato in modo molto efficace dividendoci i programmi in pista in modo da poter avere il maggior numero possibile di informazione. Un buon lavoro di squadra ci ha consentito di disporre di un buon assetto e disputare una solida corsa alle spalle delle scuderie di primissima fascia. Non è stato un problema rispettare l'ordine di squadra sul finale!».

Di fatto, le Force India stanno disputando un campionato tutto loro. Troppo più forti per Williams, Toro Rosso, Renault e Haas ma con una struttura che oggettivamente non può consentire loro di agganciare scuderie dai mezzi infinitamente superiori come Red Bull, Ferrari e Mercedes. Ma il sogno delle JM10 prosegue, con l'obiettivo di sfruttare ogni occasione per migliorare il risultato di Montmelò, quando Perez e Ocon hanno chiuso in sequenza ai piedi del podio. ●



SUTTON-IMAGES.COM

Ocon 6° e Perez, finito subito alle sue spalle, hanno portato altro fieno in cascina per sigillare la quarta piazza del team nel Mondiale Costruttori

PENSO CHE A LIVELLO DI SQUADRA ABBIAMO OTTENUTO IL MASSIMO A DISPOSIZIONE

ESTEBAN OCON





COLOMBO

Haas lotta per il 5° posto

PER LA DECIMA VOLTA SU 16 GP, IL TEAM USA VA A PUNTI E ADESSO NEL MONDIALE COSTRUTTORI PUNTA IN ALTO

Gunther Steiner, l'uomo che Gene Haas ha messo alla direzione del proprio team, poteva apparire eccessivamente ottimista a inizio anno, in occasione dei test pre campionato a Barcellona, affermando che si aspettava di vedere le sue monoposto in zona punti in tutti i Gran Premi. Ci credeva, anche se la squadra americana era appena al secondo anno di vita nel Mondiale F.1. Però, a conti fatti non ci è andato troppo lontano. Le Haas hanno concluso nella top 10 in dieci occasioni su sedici avendo ottenuto il miglior punteggio a Spielberg grazie al sesto posto di Romain Grosjean. Domenica scorsa, a Suzuka, Kevin Magnussen e il franco svizzero al termine di una corsa gagliarda hanno preso rispettivamente l'ottava e la nona posizione per un totale di 6 punti che fanno un totale di 43. Steiner era raggianti perché la Haas è ora settima nella classifica costruttori avendo scavalcato la Renault, rimasta ferma a 42 punti. Si è anche avvicinata alla Toro Rosso, in fase negativa, da due gare bloccata a 53 punti mentre la Williams ha allungato a 66 lunghezze. La lotta per il quinto posto rimane sempre viva. Il fine settimana giapponese era iniziata molto bene con Grosjean nono e

Magnussen 11° nel primo turno libero. La pioggia ha poi reso inutile scendere in pista nella seconda sessione. Si è andati allora alla terza frazione con Magnussen 14esimo e Grosjean 17esimo, in ritardo rispetto al danese di mezzo secondo. Poi, la qualifica. Entrambi hanno superato la Q1, ma in Q2 Grosjean ha picchiato forte al termine delle esse che seguono il rettilineo di arrivo. Una bella botta, nella quale il pilota di Ginevra non ha riportato fortunatamente danni fisici. Grosjean si è comunque piazzato 13esimo, Magnussen invece ha chiuso 12esimo. Su uno dei tracciati più difficili dell'intero campionato, la Haas ha risposto benissimo durante la gara; i due piloti diretti da Steiner hanno tenuto costantemente un ottimo ritmo tanto da riuscire a concludere entrambi a punti, come era accaduto una sola altra volta, a Montecarlo. La mossa decisiva porta la firma di Magnussen, sempre molto aggressivo e spesso criticato da alcuni suoi colleghi per manovre poco rispettose. Il biondo che arriva da Roskilde, alla prima curva del 43° giro ha infilato con coraggio, all'interno, la Williams di Felipe Massa. Sorpreso dalla manovra del danese, tra le due monoposto c'è anche stato un contatto,



SUTTON-IMAGES.COM

Alla vigilia del via del Mondiale 2017 il team principal Haas F.1. Gunther Steiner, sopra, sperava di vedere le sue monoposto sempre a punti nel secondo anno nel Circus: non è andato molto lontano dalle sue previsioni...

l'ex ferrarista è stato superato poco dopo da Grosjean che come un'ombra seguiva il compagno. Un gioco di squadra perfetto che ha mandato in sollacchio Steiner e portato le due Haas all'ottavo e nono posto, mantenuto fino alla bandiera a scacchi. «Abbiamo ottenuto il massimo possibile», hanno recitato in coro Magnussen, Grosjean e Steiner che ora guardano con ottimismo alla gara di casa, tra quindici giorni ad Austin dove Antonio Giovinazzi guiderà la monoposto americana nel primo turno di prove libere. ●

GP
GIAPPONE
IN CRISI

di Alessandro Gargantini

La seconda volta di Pierre Gasly in F1 con la Toro Rosso si è chiusa fuori dalla zona punti. Peggio è andata a Sainz che prima di salire sulla Renault a partire dal Gp degli Usa ha chiuso l'avventura con la Toro Rosso con un crash a Suzuka



LA PRESSE

Toro disorientato

L'ULTIMA DI SAINZ COL TEAM DI FAENZA FINISCE CON UN CRASH. AD AUSTIN TORNA KVVYAT MA ADESSO SCOPPIA LA GRANA GASLY

Entropia, agitazione, energia a non finire. Le bollicine che caratterizzano il celeberrimo energy drink carbonato sul quale si fonda la squadra forse non sono mai state, nelle vicende del team italiano, così attuali. Non è semplice trovare termini più appropriati per fotografare il momento della scuderia di Faenza, che sta attraversando una fase di trasformazione dai tratti unici e che sta coinvolgendo ogni suo piccolo ingranaggio. Alla vigilia del Gp di Singapore è stato annunciato il clamoroso passaggio da Renault a Honda che non ridisegnerà solo l'aspetto motoristico, ma che presumibilmente influirà anche sulla scelta dei piloti, che mai come ora vivono ore quasi da precariato, situazione che influenza il rendimento in pista.

Sainz saluta, da Austin sarà Renault

Cominciando da Carlos Sainz, con lo spagnolo che dal prossimo appuntamento stagionale di Austin si trasferirà alla Renault accanto al giubilato Jolyon Palmer: la compagine diretta da Franz Tost perde il suo pi-

lota di riferimento, quello più efficace, e che ha portato ben 48 dei 52 punti racimolati nella graduatoria dedicata ai team. Un fatto che in un contesto di normalità potrebbe mandare in depressione tutto l'ambiente, anche considerando che sulla testa di Daniil Kvyat è stato premuto il tasto "pause" per due Gp. Il russo, appiedato per far spazio a Pierre Gasly, lo ritroveremo in pista nel prossimo round in Texas, forse ancor più disorientato di come lo avevamo lasciato, in sostituzione dell'irrequieto madrileno che ha fatto di tutto per lasciare la compagnia. E che dopo l'annuncio del suo trasferimento in Renault non ne ha più combinata una giusta, perdendo la sua proverbiale concretezza. In Malesia al termine di una corsa non particolarmente brillante è stato bloccato da un problema elettrico, mentre a Suzuka si sono viste alcune uscite di pista che non fanno parte del suo repertorio. Nella prima sessione di libere lo spagnolo è stato tradito da un cordolo, che lo ha indirizzato senza via di scampo contro le barriere. «È incredibile come sia facile con queste mac-

GETTY IMAGES



chine fare degli errori di valutazione. Si va molto più forte e ogni centimetro può risultare decisivo», si è giustificato Carlos Junior - Dalla macchina mi è parso un incidente normale e soltanto dalle immagini, e dalla costatazione dei danni riportati dalla mia vettura, mi sono reso conto della sua reale entità». L'errore del venerdì ha poi condizionato il suo fine settimana. Nel successivo turno è stato possibile fare soltanto un installation lap. La giornata di sabato, considerando la penalizzazione di venti posizioni determinata dalla sostituzione di alcuni elementi della power unit, è stata vissuta soprattutto alla luce di un efficace risparmio delle gomme, in modo gestire al meglio il Gp. Una corsa che di fatto non è nemmeno cominciata, visto che una nuova uscita contro le barriere nei primissimi chilometri di gara ha sancito un addio che meritava toni diversi, considerando i proficui risultati ottenuti con la Toro Rosso ed il recentissimo scintillante 4° posto di Singapore: non è passato nemmeno un mese, ma sembra lontano una vita.

Scoppia la grana Gasly, salterà Austin?

Passando a Pierre Gasly, non è stato semplice nemmeno il fine settimana del pilota di Rouen, che prima è stato accusato da Sergio Perez e Lance Stroll di averli bloccati, poi un errore nel primo push in qualifica e la successiva esposizione delle bandiere rosse gli ha impedito di accedere alla Q2 con il 17° tempo. Preludio di una gara opaca, chiusa al tredicesimo posto. «Sono contrariato, non sono riuscito a mantenere un buon ritmo ed il feeling con la mia monoposto non era ottimale - ha spiegato il pilota francese - Ho avuto problemi ad attaccare le due vetture della Haas. Poi, a causa di un bloccaggio, ho dovuto anticipare il mio rientro nella corsia box. Mi aspettavo di più, ora la priorità è sistemare tutto per Austin». Alcuni interrogativi sono però sorti sulla sua effettiva presenza nel Gp degli Stati Uniti, visto che la Honda lo vorrebbe in pista nell'ultima corsa stagionale di Super Formula prevista a Suzuka nello stesso fine settimana, soprattutto considerando che il transalpino è in lotta per il titolo a mezzo punto di distacco dal leader Hiroaki Ishiura. Sul taccuino di Helmut Marko sono in evidenza i nomi di Jolyon Palmer, Sergej Sirotkin, Sebastien Buemu e anche Josef Newgard. Ma la priorità sarà chiaramente quella di schierare il transalpino accanto al rientrante Kvyat. ●

di Massimo Costa

Con le unghie e con i denti Massa a Suzuka ha difeso la decima piazza dagli assalti di Alonso. Riuscirà ora a difendersi dalla concorrenza per salire sulla sua Williams nel 2018?



GETTY IMAGES

Tentazione Williams

DUE SESSIONI DI TEST CON LA VETTURA 2014 PER KUBICA E DI RESTA. MASSA È SERENO: «IL TEAM SA COSA POSSO DARE»

Due giornate di test per far ripartire il sogno. Robert Kubica e la Williams questa settimana si conosceranno molto da vicino affrontando assieme un primo test a Silverstone con la monoposto del 2014, già impiegata da Lance Stroll lo scorso anno nel proprio programma di preparazione alla stagione 2017. Kubica ci crede e con lui, in una seconda giornata, vi sarà anche Paul Di Resta, entrato in lizza per il sedile a fianco del canadese dopo la positiva prestazione nello scorso Gp di Ungheria quando ha rilevato l'indisposto Felipe Massa. Lo scozzese tornerà utile come termine di paragone per il polacco. Dopo Silverstone, entrambi saranno nuovamente in pista a Budapest.

Quest'ultima sessione di prove si terrà prima di Austin. Seguito managerialmente da Nico Rosberg, presente a Suzuka, Kubica ci riprova dopo che la Renault gli ha preferito Carlos Sainz. Troppo poco il tempo per affrontare ulteriori test e così Cyril Abiteboul ha sterzato sullo spagnolo che ha scalzato Jolyon Palmer

SUTTON-IMAGES.COM



già per il prossimo Gp di Austin negli Usa. Kubica dovrà vedersela con "avversari" di qualità, come Di Resta appunto, e Massa che non molla la presa. I propositi di ritiro fanno ormai parte del passato. Il brasiliano infatti, non sembra per nulla intenzionato a lasciare la F.1 e a Suzuka ha cercato di screditare il test che la Williams ha preparato per i prossimi giorni: «Guidare la vettura di tre anni fa non è molto indicativo, è una cosa completamente differente. Per me non cambia molto la situazione. In Williams sanno perfettamente quello che posso dare alla squadra, ma francamente non so quel che potrà accadere in vista del 2018. Decide il team, al quale ho dato tanto. Se loro saranno felici di tenermi, io sarò orgoglioso di affrontare un'altra stagione con loro», ha detto Massa. Kubica rappresenta un'alternativa accattivante per una Williams che ha vissuto un 2017 al di sotto delle attese. Il polacco è sostenuto da un intero Paese, investitori compresi, e piace molto allo sponsor Martini. Il clan di Stroll non avrebbe espresso par-



SUTTON-IMAGES.COM

ticolari veti ad un suo arrivo e sicuramente Paddy Lowe è intriguato dalla possibilità di lavorare con Kubica. Che però, dovrà convincere i responsabili della Williams. Di Resta è certamente un altro pilota interessante, troppo presto dimenticato dalla F.1 dopo tre eccellenti campionati disputati con la Force India.

Nel Dtm, con la Mercedes, non ha fatto la differenza in queste ultime stagioni, ma poco c'entra. Di Resta ha dimostrato di essere un "animale" da monoposto e lo ha dimostrato a Budapest quando in pochissimo tempo, dalla sera alla mattina, è stato proiettato sulla FW40 direttamente in qualifica sorprendendo tutti per l'adattabilità e la competitività messe in campo. C'è anche un terzo pretendente al sedile della Williams. Si tratta di Pascal Wehrlein. Il giovane tedesco parcheggiato dalla Mercedes in Manor nel 2016 e in Sauber nel 2017, non ha potuto esprimere tutto il suo reale potenziale con queste due squadre. La Williams potrebbe essere il giusto approdo per lui, ma tutto dipenderà dalla Casa di Stoccarda e forse anche da Stroll che preferisce un pilota di esperienza piuttosto che un giovane in ascesa che potrebbe creare una poco utile competizione interna. ●

GP

GIAPPONE

BASTIAN CONTRARIO



di Mario Donnini

Alonso resta sempre al top

UNA RICERCA BY LIBERTY MEDIA, MALGRADO I ROVESCİ HONDA, LO VEDE ANCORA PIÙ POPOLARE DI HAMILTON E VETTEL

Un'indagine commissionata da Liberty Media all'Istituto Ipsos rivela che Alonso è il pilota più famoso e popolare della F1. Ben davanti a Hamilton e Vettel, fin dall'inizio principali contendere del mondiale 2017. Seguono Raikkonen quarto e Massa, quinto.

Cioè tre su cinque dei piloti più noti e apprezzati, Nando, Kimi e Massa - un ferrarista e due ex -, lo sono e lo restano benché nell'era turboibrida non abbiano vinto neanche una merendina.

E dire che l'asturiano mentre apprendeva l'esito del sondaggio partiva con 35 posizioni di penalità in griglia, ossia, in pratica, dal marciapiede dell'albergo.

Questo e altro non gli impediscono di surclassare quanto a fama freschi e velocissimi plurivincenti quali Verstappen, Ricciardo e Bottas.

Non solo. L'asturiano e Iceman restano amatissimi dai fans. Pronti a difenderli sui social con cori ultras e tempeste di messaggi aggressivi.

In più Matador vanta un pluriennale in scadenza con la McLaren tale da renderlo il terzo più pagato del mazzo, con 28 milioni di euro pronti a diventare 38 tra extra, buoni mensa, biglietti d'autobus e cicchetti degli sponsor.

Tutto ciò nell'era più turbocapitalista, efficientista, selettiva e spietata mai vissuta dal Circus afferma un principio sorprendente e in controtendenza.

La popolarità, la simpatia, la consonanza coi tifosi e perfino la retribuzione, nell'era più mediatica e social mai vissuta, sono fattori capaci di influire sull'appeal di un campione - o di un ex campione -, molto più dell'attitudine pura alla vittoria. Che nel caso di Fernando - mai più primo dal 2013 - è inibita dal catastrofico tramonto dell'era in Ferrari e dal devastante triennale con Honda "Gp2 engine".

Di più. Il risultato del sondaggio Ipsos ri-

corda che si può restare al top malgrado Nando sia quello che più di tutti ha rotto ponti - e non solo quelli - ovunque sia andato. Causa un carattere forte, predominante, dialetticamente incontenibile e un io spesso tracimante. Attitudine a stare sopra le righe opposta rispetto alla media dei colleghi, da decenni afflitti da sindrome del moscione, patologia da bla bla lapalissiano e paraculo, molto spesso accompagnata da sterile birignao da tengo-famiglia.

Matador no. È uno che se ti deve spedire a stendere, ti spedisce. Vedi Honda. Vedi Johnny Herbert quando da opinionista l'aveva criticato. Vedi F.1 tutta, quando ha saltato Montecarlo per Indy.

L'incredibile verità sapete qual è, ben al

di là dei sondaggi? In questo Circus piacciono molto più i neoperdenti Alonso e Raikkonen che gli ipervincenti Hamilton e Vettel.

Perché dopo un quasi quarto di secolo di dopo-Senna fatto di pilotini dialetticamente di plastica, biodegradabili, furbetti e zittini, goduriosi nel presentare i propri pensieri addirittura scaturenti dai buchini della parete di un registratore nelle mani dell'adde-

detto stampa, il loggione degli appassionati veri ama, gode e anela esattamente all'opposto umano-algebrico. Vuole campioni che siano lì per dire la loro, per abbracciare gente in tribuna, per prendersi rischi folli e accettare sfide quasi impossibili - vedi Indy 2017 -, poi, se non vincono un cavolo, chisseneffrega.

Ed è così che lo scarsamente sopportabile Fernando grande di Spagna pluriridato su Renault, scornato da Hamilton e Dennis e quindi odiosamente pompatissimo per sbancare su Ferrari, una volta azzerato tutto diventa meraviglioso campione Paperino fuori dagli schemi, dalle coppe e dai podii. Ora e ben più di prima amato e non più dimenticabile dalle folle.

Perché l'appassionato medio è talmente stufo dell'immagine del pilota semimuto, sgamato e burattino voluto dall'era Ecclestone, che, oggi come oggi, piuttosto che al prossimo campione del mondo, è disposto a giurare amore e fedeltà all'attuale indomito, battutissimo ma sincero sfanculatore del mondo medesimo.

Olé. ●

IL PILOTA PIÙ CONOSCIUTO DEL MONDO

Altra gara senza gloria e senza punti per Fernando Alonso che si tiene comunque stretto lo scettro di campione più popolare del Circus, malgrado non vinca un Gp dal 2013



GETTY IMAGES

Leonardo
Solla

Luciano
Gioia

Francesco
Malvestiti

Claudio
Giudice

Lorenzo
Marcucci

Daide
Di Benedetto

Luca
Segù



The Challengers.



Mitjet

Trofeo Mitjet Italian Series 2017



www.mqcorse.it - Fb: Mitjet Italian Series
info@mqcorse.it - Ph. 348.01.93.121

GP

GIAPPONE

IL PUNTO TECNICO



di Giorgio Ferro

Debacle ai raggi X

SCOPRIAMO PERCHÉ VETTEL E LA FERRARI NON SONO RIUSCITI A METTERE IN DIFFICOLTÀ HAMILTON E LA MERCEDES A SUZUKA

E pensare che le qualifiche erano state abbastanza positive. Peraltro come in quasi tutti i quindici eventi precedenti, a parte Monza. Ovvero ogniqualvolta un livello medio-alto di carico aerodinamico e soprattutto il suo buon bilanciamento tra gli assali era ingrediente fondamentale per ottenere i favori del cronometro. Certo, il mezzo secondo rifilato da Lewis Hamilton non era propriamente uno messaggio di speranza, ma la Ferrari era lì. Come performance sul giro secco la Rossa (per essere precisi, quella di Vettel) non era affatto messa male e per la gara se ne sarebbe potuto parlare anche perché in termini di guidabilità e, di conseguenza, di gestione delle gomme sembrava anche migliore delle Mercedes. E si sa che le gare sono lunghe. Invece...

Ma rimaniamo ad analizzare la prestazione nel giro secco di sabato scorso. Dov'è che Hamilton ha fatto la differenza e perché?

Hamilton migliore in tutti i settori

Diciamo subito che non c'è settore del circuito in cui Lewis non sia stato il migliore. Ma se vogliamo dare un peso percentuale alle differenze cronometriche riscontrate è nel primo settore che il campione del mondo ha scavato il fosso. Quello che dopo il rettilineo del traguardo porta su a danzare su quella splendida sequenza delle "S curves", dove comanda la deportanza aerodinamica. Due decimi e mezzo rifilati a Bottas ed a Vettel solo li esprimono chiaramente qual è stato il rendimento dell'inglese e dove, in buona sostanza, ha fatto la vera differenza. Che poi i due decimi e mezzo presi da Bottas ci anticipano che il set-up tra i due (o comunque il mix vettura-pilota) doveva essere decisamente diverso. Però, a ben vedere, negli altri settori del circuito Vettel non era poi così indietro, il che portava alle considerazioni di prima. Vettel e non Raikkonen, velocis-

simo sul dritto (più di tutti) ma alle prese con una scelta di set-up visibilmente meno efficace anche solo analizzando superficialmente gli intertempi. E poi c'erano le Red Bull, un po' più vicine al top se escludiamo, come al solito, i lunghi rettilinei tra cui quello che porta alla micidiale curva 130R dove il contributo della power-unit assume una certa importanza. E la loro è ancora e sempre un po' indietro.

Lewis massimizza il gap

Ma è la Mappatura delle Efficienze a chiarirci che Hamilton ha dominato le qualifiche perché ha massimizzato il comportamento della sua vettura nelle curve (qualità che qui a Suzuka pesa moltissimo) accoppiandolo con il rendimento sempre superiore della sua power-unit Mercedes. Al contrario, Bottas ha pagato il mezzo secondo nel giro secco perché non è riuscito a sfruttare lo stesso potenziale in curva probabilmente per la scelta di una configu-



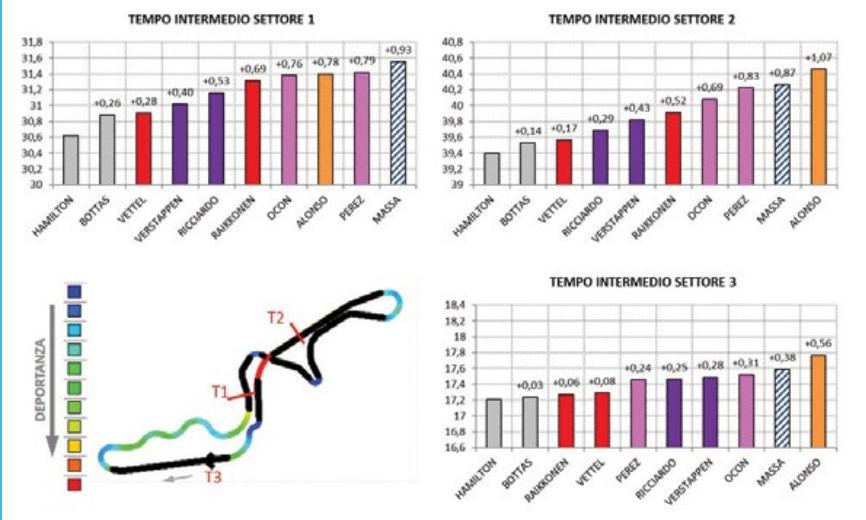
GETTY IMAGES

razione aerodinamica un po' meno carica o comunque meno guidabile. E' abbastanza evidente che quest'anno la Mercedes ha una configurazione aerodinamica piuttosto estrema, probabilmente molto sensibile agli assetti da terra. Il che rende a volte problematico il processo di messa a punto della vettura. Non si spiegano altrimenti gli "svarioni" che spesso caratterizzano il venerdì di Hamilton e Bottas alle prese con poderose correzioni di volante per compensare le reazioni spesso imbibizzite della loro vettura. Poi, a onor del vero, prima delle qualifiche i tecnici di Brackley trovano quasi sempre la strada di casa individuando un set-up competitivo.

Red Bull al top dell'efficienza in curva

Diversità di rendimento molto evidente si riscontra anche per i due Ferrari. Raikkonen ha scelto di privilegiare la scorrevolezza negli allunghi (5 km/h in più di Seb) pagando nei curvoni, ma alla fine il crono-

RAFFRONTO TRA TEMPI INTERMEDI





MAPPATURA DELLE EFFICIENZE



metro non gli ha dato assolutamente ragione perché il suo compagno gli è stato abbondantemente davanti. E si vede dov'è finito nella Mappatura delle Efficienze.

Nella parte alta della Mappatura, ovvero al top dell'efficienza in curva, troviamo anche le due Red Bull che quando c'è da far risalire telaio e aerodinamica non si sono mai fatte trovare impreparate. Soprattutto in quest'ultima parte di stagione. Insomma, se facciamo mente locale al ranking a cui siamo stati abituati nelle ultime qualifiche, in fondo è solo Raikkonen ad aver toppato qualcosa.

L'andamento di Vettel in netto calando

Comunque, sabato scorso per gli uomini di Maranello e tutti i tifosi c'era da essere moderatamente ottimisti. Poi però i weekend si concludono alla domenica ed è lì che si raccolgono i punti. E sappiamo come è andata a finire. L'andamento dei punti raccolti gara per gara da Vettel in questo Mondiale è progressivamente ed impietosamente scemato nelle ultime settimane, andando a sgretolare prima e ribaltare poi il distacco su Hamilton nella Classifica Piloti.

Seb era a +7 su Hamilton a fine agosto. Oggi, in poco più di un mese, il ritardo è arrivato a 59 punti e nemmeno il più ottimista dei tifosi può ancora nutrire speranze di recupero. Anche perché Lewis si potrebbe addirittura permettere di disputare solo due dei quattro Gp che avanzano e, pur con Vettel sempre vincitore, sarebbe ancora in testa al Mondiale.

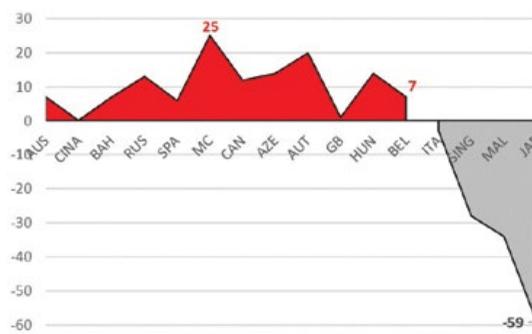
La serie nera è iniziata a Monza

E tutto è partito da Monza. Quel circuito che, lo si sapeva, per caratteristiche intrinseche non avrebbe mai potuto essere favorevole alla SF70H. Perché quando si deve andare con pochissimo carico privilegiando l'efficienza sul dritto, la Mercedes W08 si è mostrata superiore. Gli uomini

di Maranello avevano brillantemente gestito l'appuntamento poco amico di Spa con una scelta di set-up particolarmente azzeccata. Ma quest'anno a Monza c'era davvero poco da fare, tecnicamente e sportivamente. Chi domina la materia, ne era perfettamente consapevole. E quindi sarebbe stato sufficiente mettere rapidamente in archivio la gara italiana guardando serenamente avanti con la stessa convinzione e compattezza che avevano guidato il team di Maranello fino a quel momento. Senza strafare.

Invece, è abbastanza chiaro che subito dopo aver tagliato quel traguardo da quelle parti si è rotto qualcosa, andando a sgretolare proprio quel pacchetto di qualità che spesso, molto spesso, fanno la differenza. Già, perché serenità ed equilibrio in questo mondo sono un must definitivo. Perché di pressioni ce ne sono anche troppe e non serve opprimersi di ansie eccessive. Che poi, lo scrivevamo qualche settimana fa... Vincere è sempre una questione di dettagli. Tecnici, sportivi e anche ambientali. ●

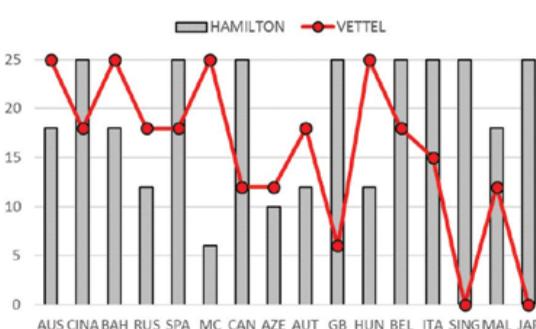
DIFFERENZA TRA VETTEL E HAMILTON



LEWIS IMPECCABILE ANCORA UNA VOLTA

In alto, la partenza perfetta di Lewis Hamilton che ha mantenuto la posizione di poleman transitando per primo alla curva iniziale. Gettando così le basi per questa fondamentale vittoria, l'ottava della stagione, per lui ora in piena fuga

PUNTI GUADAGNATI PER GP



GP

GIAPPONE

VISTO CON **VITANTONIO LIUZZI** di Alessandro Bucci



TONIO MOLTO SORPRESO DALL'INAFFIDABILITÀ FERRARI CHE HA MINATO IL DUELLO IRIDATO CON LA MERCEDES. SECONDO LUI RAIKKONEN HA OSATO TROPPO SU "HULK" MENTRE LEWIS È ALLO ZENITH



Rossa nei guai un colpo da brividi

Vitantonio Liuzzi, pugliese di origini e abruzzese d'adozione, ha assommato 80 partenze in Formula Uno, totalizzando 26 punti nell'arco di una carriera un po' travagliata. L'esordio di Tonio nella categoria regina risale al 2005, con l'allora debuttante team Red Bull, scambiando il sedile con Christian Klien. Liuzzi, l'anno successivo, passò in Toro Rosso, dove vi rimase per due anni prima di approdare in Force India, quando fu chiamato nel 2009 a sostituire Giancarlo Fisichella (passato in Ferrari per rimpiazzare l'infortunato Felipe Massa) prima di disputare la sua miglior stagione nel 2010, nella quale colse sei piazzamenti a punti. Campione di Euro Formula 3000 2004, Tonio, dopo la parentesi in F1 (l'ultimo anno spe-

PECCATO VEDERE SEB OUT COSÌ. È INCREDIBILE CHE POSSA ACCADERE QUALCOSA DI SIMILE

VITANTONIO LIUZZI

”

so con il team HRT nel 2011), ha corso nell'Endurance, in Super Formula e in Formula E, affrontando alcune gare con il team Jarno Trulli Gp. Tonio, la pista di Suzuka non perdona errori e infatti abbiamo assistito a tante uscite di pista nel weekend.

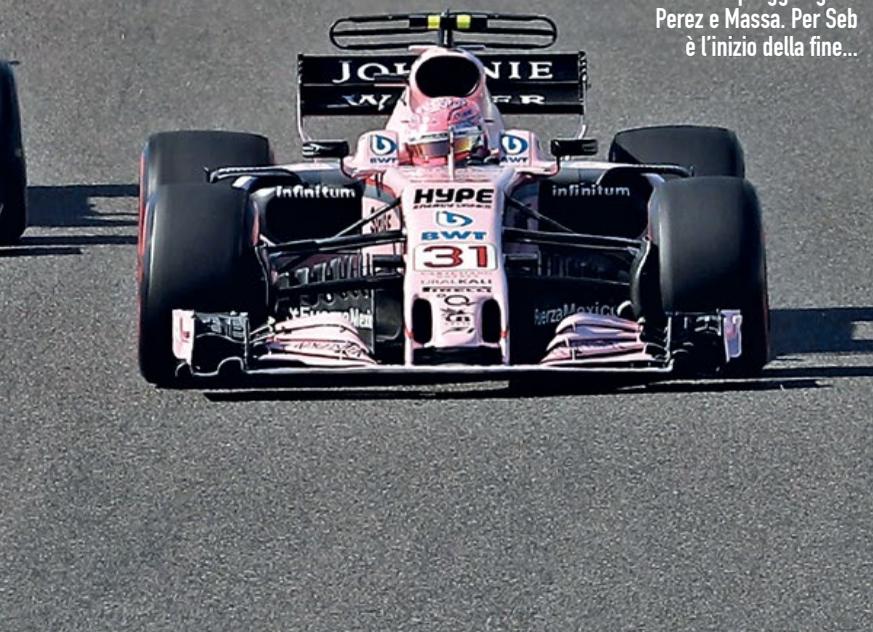
- Tu che l'hai affrontata in più di un'occasione, quali sono i punti più ostici?

«Penso che Suzuka non abbia punti non ostici. È un circuito completamente tecnico dalla prima all'ultima curva. Ogni errore viene pagato, il primo settore essendo una successione di chicane è molto difficile, se sbagli la prima perdi un mucchio di tempo. Nel weekend abbiamo visto tanti errori e uscite di pista, ma è il bello di Suzuka. Anche i piloti molti



IL TEDESCO DELLA ROSSA VIENE RIPRESO

Vettel in piena difficoltà viene ripreso dal gruppo degli inseguitori immediati che comprende Ocon, Ricciardo e Bottas mentre sopraggiungono Perez e Massa. Per Seb è l'inizio della fine...



GETTY IMAGES

esperti sbagliano».

- Potremmo dire una pista vera?

«Concordo, è una delle poche piste vere rimaste. La metto sul podio dei tracciati più belli in calendario, assieme a Monaco e Spa».

- Al via subito molte emozioni, con Hamilton e Vettel partiti bene. Poi il kappao tecnico del tedesco ci ha privato di uno dei protagonisti, mentre Raikkonen ha perso terreno.

«Erano scattati tutti molto bene, considerando anche come sono transitati alla prima curva, che è piuttosto intensa. È stato un peccato vedere Vettel perdere potenza ed è incredibile che, nel 2017, possa succedere qualcosa del genere per via di un problema a una candela. Le power-unit odier-

ne presentano materiali molto sofisticati, ma è un peccato rischiare di perdere un Mondiale per un problema simile. Quanto a Kimi, penso abbia osato troppo, non puoi tentare di superare all'esterno in una curva così veloce un pilota esperto come Hulkenberg!».

- Mondiale compromesso per Vettel?

«Con un distacco di oltre 50 punti da Hamilton diventa molto dura per Sebastian. Lewis sta disputando un Mondiale perfetto con pochissimi errori e, se nelle prossime gare non dovessero esserci problemi tecnici per Mercedes, il Mondiale è chiuso. Sono rimasto positivamente sorpreso dai progressi fatti da Ferrari quest'anno e dal bel campionato che stavamo vivendo. È un peccato vedere la Rossa in difficoltà nelle ultime gare, sarebbe stata una bella lotta sino alla fine».

- Mercedes ha optato per il gioco di squadra, in difesa su Verstappen. Bottas è stato fondamentale, rallentando l'olandese. Condividi la strategia del team tedesco?

«In questo caso sono stati costretti a farlo. A inizio campionato la Mercedes pensava di essere molto più veloce e competitiva rispetto alla Ferrari, e invece si è trovata dinanzi un avversario ostico che ha dimostrato velocità sul giro e altissima competitività. Non potevano permettersi di rischiare, dovevano provare a chiudere il gioco quando mancano ancora quattro gare. È stato anche uno scambio di favori tra i due piloti, visto che Hamilton aveva fatto passare Bottas a Budapest».

- Hamilton ha dominato in gara nonostante problemi al posteriore della W08, battendo anche il record in qualifica che apparteneva a Michael Schumacher.

«Con i pneumatici attuali è difficile non battere i record degli anni passati. Me lo aspettavo, anche perché Suzuka è una pista molto veloce con tante curve a media e alta velocità e quindi la gomma slick più larga fa la differenza nel tempo sul giro. Hamilton è sempre presente, dice la sua a ogni Gp e usa anche la testa».

- Ocon ha stupito sin dal via, confermando la sua grande crescita. Concordi?

«Decisamente. Ocon ha sempre dimostrato qualità velocistiche, ma ora sta maturando e realizzando un bel finale di stagione. È stato un campionato molto intenso per lui, ricordando anche le vicissitudini con Pérez, ma è molto maturo per la sua giovane età».

- Qual è il tuo giudizio sulla Virtual Safety Car?

«Non mi piace, perché ammazza la gara. Oltretutto l'intento era di mantenere immutati i distacchi tra i piloti, che invece non vengono quasi mai rispettati».

Kvyat tornerà con Toro Rosso dopo essere stato momentaneamente appiedato dal team faentino. Quanto può essere difficile per un pilota affrontare situazioni del genere?

«Molto, perché non riesci a prendere il ritmo e ci si può sentire fuori posto. Il campionato è fatto di costanza e preparazione gara per gara. Non è una cosa che paga a livello di prestazione finale, ma Red Bull e Toro Rosso negli ultimi anni ci hanno abituati a questo tipo di violenze sui piloti». ●

QUANTO A KIMI L'HO VISTO OSARE TROPPO NELLA LOTTA A INIZIO GARA CON HULKENBERG

VITANTONIO LIUZZI



LIBERO A FINE 2018

RICCIARDO SUL MERCATO

Posto sul mercato direttamente da Helmut Marko e in scadenza di contratto al termine della prossima stagione, Daniel Ricciardo ha spiegato che: «L'unica cosa che so è che il mio contratto con la Red Bull scade alla fine del prossimo anno. Penso che Marko si riferisse a quello, non al fatto di essere oggi sul mercato. Sono sicuro al 99,99% di avere un sedile da titolare in Red Bull nel 2018. Non c'è nulla di programmato con la Red Bull oltre il 2018 e penso che Marko sia certamente più a conoscenza dei programmi futuri. Non credo che Marko abbia un piano oltre il 2018. Dovrei correre con la Red Bull nel 2018. Marko non era troppo deluso dopo il Gran Premio della Malesia, credo di andare ancora bene per loro».



GIÀ IN FIA CONOSCE DATI SENSIBILI SUI TEAM E ORA È DELLA RENAULT

MARCIN BUDKOWSKI RESTA NELLA BUFERA

Marcin Budkowski, ex capo del dipartimento tecnico della Fia, è stato ingaggiato dalla Renault sino al 2020 come direttore esecutivo. La notizia è stata divulgata durante il secondo turno di prove libere del venerdì, funestato da forte pioggia. Terminato il discusso periodo di tre mesi di 'gardening', Budkowski potrà unirsi alla scuderia francese, ma una lettera di protesta scritta dai vertici dello Strategy Group e inviata alla Fia ed a Carey potrebbe portare Renault a procrastinare ad aprile l'inizio della collaborazione con il tecnico polacco, onde scatenare polemiche molto accese. Il team principal Renault, Cyril Abiteboul, ha rilasciato le seguenti dichiarazioni nelle ore successive alla conferma di Budkowski: «Il team Renault aveva bisogno di rinforzarsi e siamo convinti che Marcin possa aiutare la nostra squadra a raggiungere i top team entro il 2020». Durante la conferenza stampa riservata ai portavoce dei team, Abiteboul ha chiarito maggiormente il 'caso' Budkowski: «Ci sono state tante congetture e per questo abbiamo optato per ufficializzare tutto, non ci sembrava giusto che ci fossero ambiguità. Marcin ricoprirà un ruolo dirigenziale, non tecnico. Aveva la sensazione di essere pronto a un avanzamento di carriera, è sempre questione di domanda e offerta che si incontrano». Per quanto riguarda le polemiche il manager ha sottolineato: «Marcin potrebbe iniziare dall'inizio del 2018, abbiamo parlato con la Fia e siamo pronti a raggiungere un accordo per aprile in modo da soddisfare tutti. Capisco le opinioni altrui ma i progetti 2018 sono già stati congelati quindi l'influenza di Marcin sarà minima». I team principal delle scuderie di vertice avevano già espresso il loro malcontento in merito al periodo troppo breve di 'gardening' durante il weekend di Sepang e hanno rimarcato la loro posizione dopo l'annuncio della Renault. «Il problema non è Marcin, ma il suo periodo di gardening» ha dichiarato il team boss Red Bull Chris Horner, aggiungendo: «È a conoscenza dei segreti di tutti per il prossimo anno. Penso che per Renault sarebbe un bel problema se un team trovasse uno dei propri componenti sulla loro monoposto».

LA FEDERAZIONE DECIDE

PIAZZOLE NON ASCIUGABILI

Dopo le polemiche emerse in Malesia, dove Force India ha accusato alcuni team di aver asciugato l'acqua sulla piazzola con le ventole, la Fia ha imposto un giro di vite su chi compirà tale operazione in futuro. Essa rappresenta infatti una violazione dell'articolo 22.3 del regolamento sportivo della Fia. Quest'ultima ha dichiarato che, in alcune occasioni speciali, sarà concesso tramite comunicazione ai team di poter asciugare la piazzola, ma si tratterà di eccezioni.

CRASH A SEPANG

HAAS CHIEDE I DANNI!

Il tombino che ha fatto cambiare i connotati alla Haas di Grosjean? Un danno da 650mila dollari dopo un crash nelle prove libere in Malesia. Ora il team Usa chiede il risarcimento a Sepang. «Non possiamo semplicemente dire, ok abbiamo perso tre quarti di un milione di dollari perché qualcuno ha dimenticato di fare una saldatura. Loro hanno un'assicurazione quindi vediamo cosa possiamo fare», ha spiegato il team principal di Haas F.1, l'italiano Gunther Steiner.

LENTE D'INGRANDIMENTO



Sopra, Grosjean picchia duro con la Haas in prova pure a Suzuka mentre ecco il campione in carica Nico Rosberg, a lato, a lavoro ai box, ormai in veste di commentatore televisivo

IN GRIGLIA DI PARTENZA

BEN CINQUE PENALIZZATI

Sono cinque i piloti che hanno subito penalizzazioni in griglia a Suzuka, ad iniziare dal solito Alonso al quale sono state comminate 35 posizioni per la sostituzione di componenti della power-unit, per passare ai finlandesi Raikkonen e Bottas, vittime di cinque posizioni di arretramento ciascuno per la sostituzione del cambio. Penalità anche per Sainz e Palmer (20 posizioni).

DA INSERIRE NEI QUANTI

UN SENSORE DI SOCCORSO

La Fia è intenzionata ad inserire un sensore dello spessore di 3 mm all'interno dei guanti dei piloti già a partire dalla prossima stagione. Questa nuova tecnologia, sostenuta dal Global Institute for Motor Sport Safety, già testata dai piloti dei top team nel Gp d'Ungheria, sarà in grado di trasmettere dati sensibili (frequenza cardiaca e quantità di ossigeno del sangue inizialmente) ai soccorritori che potranno così intervenire al meglio sui piloti in caso di grave incidente. Ian Roberts, delegato medico della FIA, ha ribadito la piena utilità di questo tipo di soluzione.



AMARA CONSTATAZIONE DELL'EX PRESIDENTE ROSSO

MONTEZEMOLO "FACILE PARLARE"

Mentre il Mondiale di F1 si spostava dalla Malesia al Giappone con la Ferrari che si leccava le ferite per quello che poteva essere e non è stato, ha detto la sua anche l'ex presidente della Scuderia del Cavallino, Luca Cordero di Montezemolo. «*Son sempre stato dell'idea che l'importante è avere una macchina veloce, che poi l'affidabilità si mette a posto. Io devo dire che la Ferrari avrebbe fatto primo e secondo a Singapore, e primo e secondo in Malesia* - ha spiegato nell'ambito della presentazione del nuovo pendolino Evo della flotta Italo - *Ho visto delle dichiarazioni di Marchionne che condivido, ha ragione. Bisogna mettere a posto l'affidabilità, però io preferisco una macchina che rischia di rompersi ma sta davanti, rispetto a una monoposto che non si rompe mai, ma sta dietro. Appena si mette a posto l'affidabilità sarà una vettura ancora di più vincente e questo mi fa un grande piacere. Questo Mondiale è difficile, ma con una macchina di queste prestazioni è giusto crederci, non solo sperare, ma crederci. Io ci credo, anche se purtroppo nella mia carriera, e spero che non succeda, mi è capitato troppe volte di perdere il Mondiale all'ultima gara. Ho tanti, troppi ricordi. Parlare è facile, vincere è difficile. Ma credo che tutti se ne rendano conto*».



IN TV DAL 2018

GP SU ESPN NON PIÙ NBC

A partire dal prossimo anno Espn trasmetterà i Gran Premi di F1, andando a sostituire l'emittente NBC Sports che, da cinque anni, manda in onda le gare del Circus Iridato. NBC Sport ha preferito non rinnovare il contratto dal momento che le corse della massima serie saranno diffuse anche via streaming, come voluto dai nuovi proprietari dei diritti commerciali della Formula Uno. Il gruppo NBC, tramite nota ufficiale ha chiarito maggiormente i motivi della loro decisione: «*Abbiamo scelto di non sottoscrivere un nuovo accordo in cui il titolare dei diritti concorre direttamente con noi e con i nostri partner di distribuzione*». ESPN, dal canto suo, ha siglato un accordo pluriennale con Liberty Media e tutti i 21 Gp della stagione 2018 di F1 saranno trasmessi su ESPN, ESPN 2 o ABC. ESPN ha comunicato che trasmetterà tutte le sessioni di prove libere, le qualifiche e la gara per un totale di 125 ore.



Sopra, barchette battenti bandiera Mercedes che sfidano squali mentre piove. A destra, l'atleta Mo Farah con Lewis



Il 5 ottobre Magnussen ha compiuto 25 anni. Eccolo festeggiato con la torta da Steiner

GP

GIAPPONE

IL TABELLONE

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Wehrlein	2°	24"424
Wehrlein	3°	24"918
Stroll	4°	23"475
Vandoorne	9°	23"430
Massa	17°	22"956
Magnussen	19°	23"065
Ocon	20°	24"078
Verstappen	21°	22"620
Pérez	21°	23"634
Hamilton	22°	22"724
Gasly	22°	23"344
Grosjean	23°	22"781
Ricciardo	25°	23"796
Alonso	25°	24"636
Wehrlein	25°	24"952
Raikkonen	28°	23"699
Bottas	30°	22"876
Vandoorne	34°	23"399
Stroll	35°	22"736
Hülkenberg	38°	23"199
Palmer	39°	25"618
Gasly	39°	24"413

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	1.27'31"194	210,789	1'33"780	43
2°	18	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	53	a 1"211	210,740	1'33"730	51
3°	15	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	53	a 9"679	210,401	1'33"694	52
4°	12	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 10"580	210,365	1'33"144	50
5°	10	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	53	a 32"622	209,487	1'33"175	50
6°	8	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'07"788	208,102	1'34"843	50
7°	6	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	53	a 1'11"424	207,960	1'34"744	23
8°	4	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	53	a 1'28"953	207,278	1'35"338	50
9°	2	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	53	a 1'29"883	207,242	1'35"347	50
10°	1	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 1 giro	206,662	1'35"943	50
11°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	52	a 1 giro	206,628	1'35"111	45
12°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	206,603	1'34"095	50
13°		P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	52	a 1 giro	206,501	1'34"533	45
14°		S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	52	a 1 giro	205,983	1'33"724	49
15°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 2 giri	201,818	1'36"430	27

NON CLASSIFICATI

		L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	45	Foratura	207,436	1'34"548	37
		N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	40	Alettone/DRS	207,087	1'35"883	28
		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	7	Testacoda	187,341	1'38"596	7
		S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	4	Candela	172,477	2'06"457	2
		C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	0	Testacoda	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL SEDICESIMO GRAN PREMIO

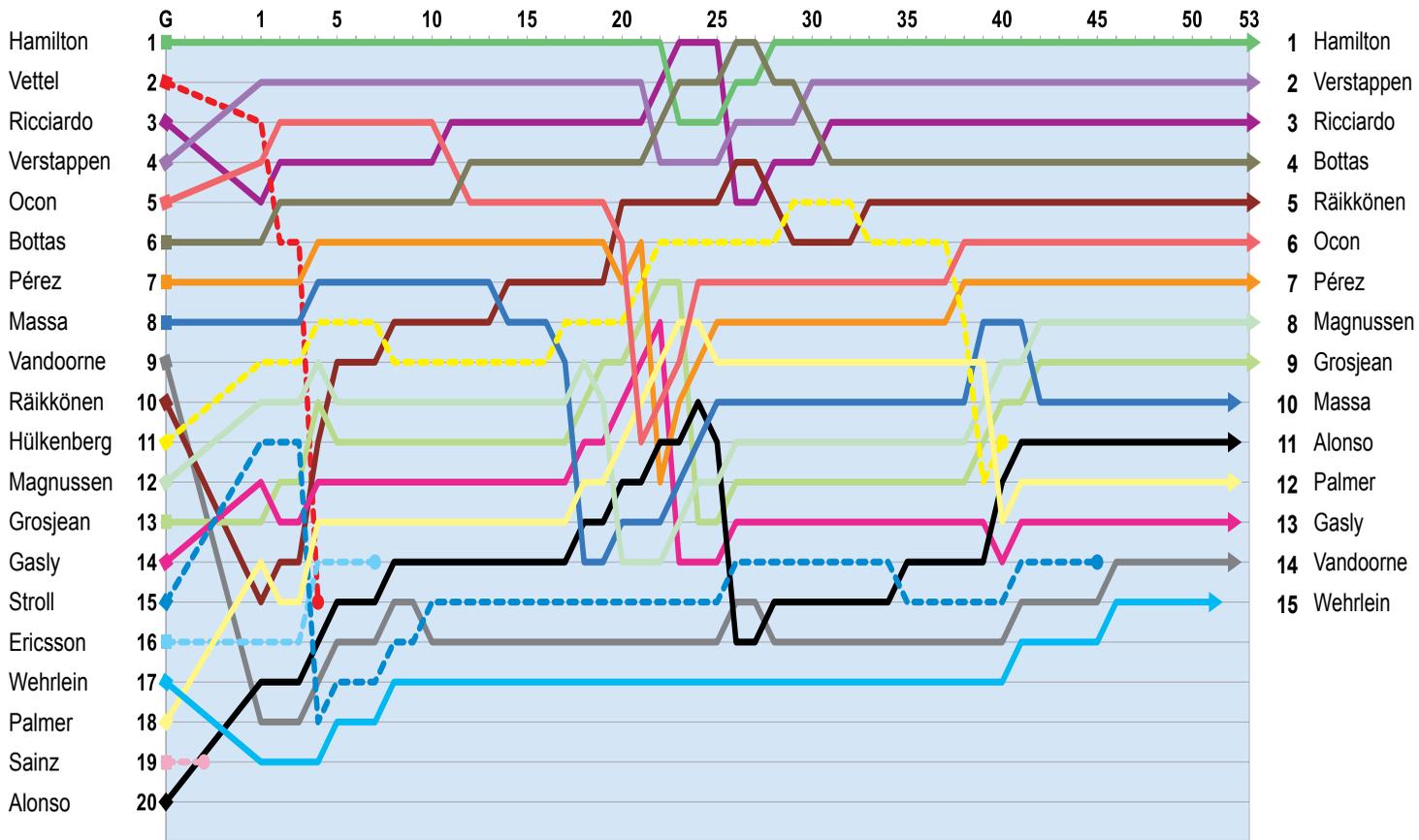
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	4	4	4	3	3	3
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	3	3	3
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	5	5	6	3	3	3
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	5	5	5	3	3	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	4	3	3	3	4
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	4	4	3	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	3	3	3	3	3	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	3	3	3	3	3	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	7	9	9	7	6	5
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	7	10	10	7	6	6
TORO ROSSO	KVYAT	RENAULT	5	5	5	3	4	4
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	4	4	5	3	3	4
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	4	4	4	3	3	3
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	4	4	3	3	3	3
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	3	4	5	3	4	4
RENAULT	PALMER	RENAULT	4	5	5	3	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	4	4	4	4	3	3
SAUBER	WEHRLIN	FERRARI (2016)	4	4	4	4	3	3

GIAPPONE | 16ª gara del mondiale F1 | 8 ottobre 2017 | Suzuka International Racing Course (5,807 km)
 | Distanza: 307,741 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: velato in prova e sole 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.

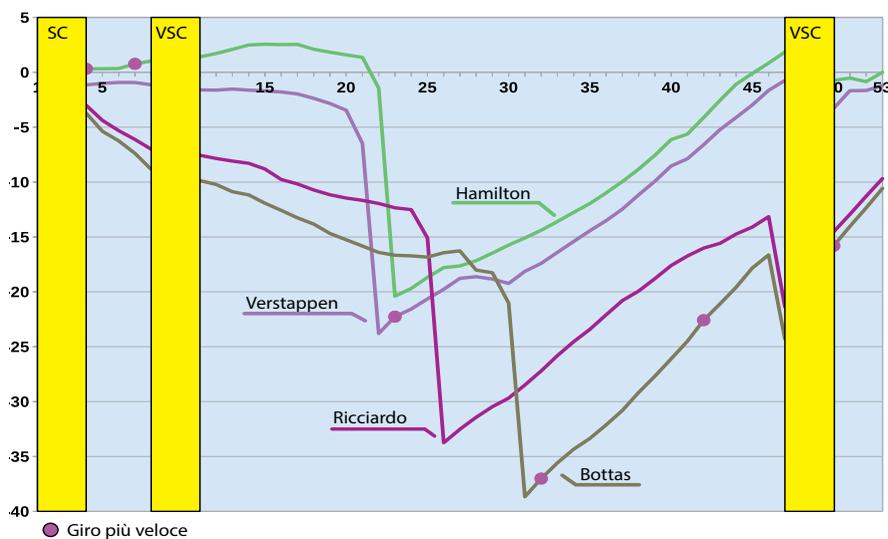
L'ALTALENA DELLA GARA



**VELOCITÀ ALLA CURVA 130R
70 METRI DOPO LA CURVA**

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Raikkonen	311,6	Bottas	313,2
Bottas	308,3	Raikkonen	312,8
Hamilton	307,9	Pérez	312,1
Pérez	307,6	Ocon	311,6
Vettel	306,3	Grosjean	310,8
Ocon	303,6	Ricciardo	307,7
Ricciardo	301,3	Gasly	307,4
Massa	301,2	Alonso	306,9
Stroll	301,0	Magnussen	306,6
Magnussen	300,2	Hamilton	306,2
Ericsson	299,0	Massa	305,8
Alonso	298,1	Verstappen	304,6
Verstappen	297,3	Hülkenberg	303,4
Wehrlein	297,1	Palmer	301,1
Palmer	297,1	Stroll	300,9
Grosjean	296,5	Vandoorne	299,7
Vandoorne	296,3	Ericsson	294,2
Hülkenberg	296,1	Wehrlein	293,6
Gasly	295,7	Vettel	288,5
Sainz	295,2		

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.

GP GIAPPONE IL TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

NUOVO

L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+)
1'27"319 media 239,411 km/h
primato precedente:
M. Schumacher
(Ferrari 248F1, 2006)
1'28"954 media 235,011 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

K. Raikkonen
(McLaren MP4-20, 2005)
1'31"540 media 228,372 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

F. Alonso
(Renault R26, 2006)
1h23'53"413 media 219,982 km/h

PROVE LIBERE

VENERDÌ 6 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Vettel	1'29"166	s.t.
2° Hamilton	1'29"377	1'48"719
3° Ricciardo	1'29"541	s.t.
4° Raikkonen	1'29"638	s.t.
5° Bottas	1'30"151	s.t.
6° Verstappen	1'30"762	s.t.
7° Ocon	1'30"899	1'49"518
8° Hülkenberg	1'30"974	s.t.
9° Grosjean	1'31"032	s.t.
10° Vandoorne	1'31"202	s.t.
11° Magnussen	1'31"216	s.t.
12° Alonso	1'31"235	s.t.
13° Pérez	1'31"530	1'51"345
14° Stroll	1'31"602	1'52"343
15° Palmer	1'31"757	s.t.
16° Massa	1'31"912	1'52"146
17° Sainz	1'32"252	s.t.
18° Gasly	1'32"501	s.t.
19° Wehrlein	1'32"897	s.t.
20° Ericsson	1'33"397	s.t.

SABATO 7 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1° Bottas	1'29"055
2° Hamilton	1'29"069
3° Vettel	1'29"379
4° Verstappen	1'29"910
5° Ricciardo	1'30"018
6° Ocon	1'30"109
7° Hülkenberg	1'30"315
8° Alonso	1'30"424
9° Pérez	1'30"563
10° Palmer	1'30"764
11° Massa	1'30"764
12° Vandoorne	1'30"770
13° Sainz	1'30"799
14° Magnussen	1'30"982
15° Stroll	1'31"011
16° Gasly	1'31"353
17° Grosjean	1'31"459
18° Ericsson	1'32"579
19° Wehrlein	1'32"698
20° Raikkonen	1'33"962

NOTE

- (a) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti PU aggiuntive.
(b) Penalità di 35 posizioni per utilizzo di componenti PU aggiuntive.
(c) Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.

POLE POSITION

SABATO 7 OTTOBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'29"047	1'27"819	1'27"319	30"625	39"394	17"211	
2° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'29"332	1'28"543	1'27"651	30"883	39"530	17"238	
3° Vettel	Ferrari SF70H	1'29"352	1'28"225	1'27"791	30"903	39"566	17"289	
4° Ricciardo	Red Bull RB13	1'29"475	1'28"935	1'28"306	31"157	39"687	17"462	
5° Verstappen	Red Bull RB13	1'29"181	1'28"747	1'28"332	31"020	39"820	17"492	
6° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'29"163	1'29"079	1'28"498	31"314	39"911	17"273	
7° Ocon	Force India VJM10	1'30"115	1'29"199	1'29"111	31"381	40"083	17"520	
8° Pérez	Force India VJM10	1'29"696	1'29"343	1'29"260	31"419	40"226	17"455	
9° Massa	Williams FW40	1'30"352	1'29"687	1'29"480	31"555	40"263	17"588	
10° Alonso	McLaren MCL32	1'30"525	1'29"749	1'30"687	31"402	40"459	17"768	
11° Vandoorne	McLaren MCL32	1'30"654	1'29"778		31"550	40"500	17"728	
12° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'30"252	1'29"879		31"909	40"292	17"620	
13° Magnussen	Haas VF-17	1'30"774	1'29"972		31"722	40"601	17"649	
14° Palmer	Renault R.S.17	1'30"516	1'30"022		31"879	40"484	17"622	
15° Sainz	Toro Rosso STR12	1'30"565	1'30"413		31"903	40"678	17"725	
16° Grosjean	Haas VF-17	1'30"849			31"870	41"103	17"876	
17° Gasly	Toro Rosso STR12	1'31"317			32"517	40"947	17"853	
18° Stroll	Williams FW40	1'31"409			32"151	40"940	18"081	
19° Ericsson	Sauber C36	1'31"597			32"365	41"283	17"949	
20° Wehrlein	Sauber C36	1'31"885			32"550	41"449	17"886	

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 1'27"319	5 Vettel Ferrari 1'27"791
2ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'28"306	33 Verstappen Red Bull 1'28"332
3ª FILA	31 Ocon Force India 1'29"111	77 Bottas Mercedes 1'27"651(C)
4ª FILA	11 Perez Force India 1'29"260	19 Massa Williams 1'29"480
5ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'29"778	7 Raikkonen Ferrari 1'28"498(C)
6ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'29"879	20 Magnussen Haas 1'29"972
7ª FILA	8 Grosjean Haas 1'30"849	10 Gasly Toro Rosso 1'31"317
8ª FILA	18 Stroll Williams 1'31"409	9 Ericsson Sauber 1'31"597
9ª FILA	94 Wehrlein Sauber 1'31"885	30 Palmer Renault 1'30"022(a)
10ª FILA	55 Sainz (a) Toro Rosso 1'30"413	PIU'-LANE 14 Alonso (b) McLaren 1'30"687

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO

(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

VANDOORNE			
SS	S	SS	
RICCIARDO			
SS	S		
VETTEL			
SS			
RAIKKONEN			
S	SS		
GROSJEAN			
SS	S		
ERICSSON			
S			
GASLY			
SS	S	SS	
PÉREZ			
SS	S		
ALONSO			
SS	S		
STROLL			
SS	S	SS	
MASSA			
SS	S		
MAGNUSSEN			
SS	S		
HÜLKENBERG			
S	SS		
PALMER			
S	SS		
OCON			
SS	S		
VERSTAPPEN			
SS	S		
HAMILTON			
SS	S		
SAINZ			
S			
BOTTAS			
S	SS		
WEHRLIN			
S	SS	S	S

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p																			
	2°: 18 p	7°: 6 p																			
	3°: 15 p	8°: 4 p																			
	4°: 12 p	9°: 2 p																			
	5°: 10 p	10°: 1 p																			
	TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 20/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	C. BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11
1° L. Hamilton	306	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	25	25	18	25	-	-	-	-
2° S. Vettel	247	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	18	15	(i.)	12	(m.)	-	-	-	-
3° V. Bottas	234	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	15	10	18	15	10	12	-	-	-	-
4° D. Ricciardo	192	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	(i.)	15	12	18	15	15	-	-	-	-
5° K. Raikkonen	148	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	18	12	10	(i.)	(m.)	10	-	-	-	-
6° M. Verstappen	111	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	10	(m.)	1	(i.)	25	18	-	-	-	-
7° S. Pérez	82	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	4	(17°)	2	10	8	6	-	-	-	-
8° E. Ocon	65	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	2	2	8	1	1	8	-	-	-	-
9° C. Sainz	48	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	6	1	(14°)	12	(m.)	(i.)	-	-	-	-
10° N. Hülkenberg	34	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	(17°)	8	(13°)	(m.)	(16°)	(m.)	-	-	-	-
11° F. Massa	34	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	(m.)	4	4	(11°)	2	1	-	-	-	-
12° L. Stroll	32	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	(14°)	(11°)	6	4	4	(m.)	-	-	-	-
13° R. Grosjean	28	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	(m.)	6	(15°)	2	(13°)	2	-	-	-	-
14° K. Magnussen	15	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	(13°)	(15°)	(11°)	(m.)	(12°)	4	-	-	-	-
15° S. Vandoorne	13	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	6	6	(14°)	-	-	-	-
16° F. Alonso	10	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(14°)	2	(i.)	(m.)	8	(m.)	(17°)	(i.)	(11°)	(11°)	-	-	-	-
17° J. Palmer	8	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	(m.)	(12°)	(13°)	(m.)	8	(15°)	(12°)	-	-	-	-
18° P. Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	(17°)	(15°)	(m.)	(16°)	(12°)	(17°)	(15°)	-	-	-	-
19° D. Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	(11°)	(12°)	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-
20° M. Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	(16°)	(16°)	(18°)	(i.)	(18°)	(i.)	-	-	-	-
21° A. Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° P. Gasly	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(14°)	(13°)	-	-	-	-
- J. Button	0	-	-	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- P. Di Resta	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	540	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	25/18	12/15	25/10	25/18	25/15	18/10	25/12	-	-	-	-
2° Ferrari	395	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	6/15	25/18	18/12	15/10	-	12/0	0/10	-	-	-	-
3° Red Bull	303	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	10/12	0/10	15/0	12/1	18/0	15/25	15/18	-	-	-	-
4° Force India	147	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	2/4	4/2	0/2	2/8	10/1	8/1	6/8	-	-	-	-
5° Williams	66	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	0/1	-	0/4	6/4	4/0	4/2	0/1	-	-	-	-
6° Toro Rosso	52	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	0/6	0/1	-	0/12	-	-	-	-	-	-
7° Haas	43	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	6/0	-	2/0	-	2/4	-	-	-	-
8° Renault	42	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	8/0	-	8/0	-	0/8	-	-	-	-	-	-
9° McLaren	23	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	1/8	-	-	-	6/0	6/0	-	-	-	-	-
10° Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

GIRI IN TESTA

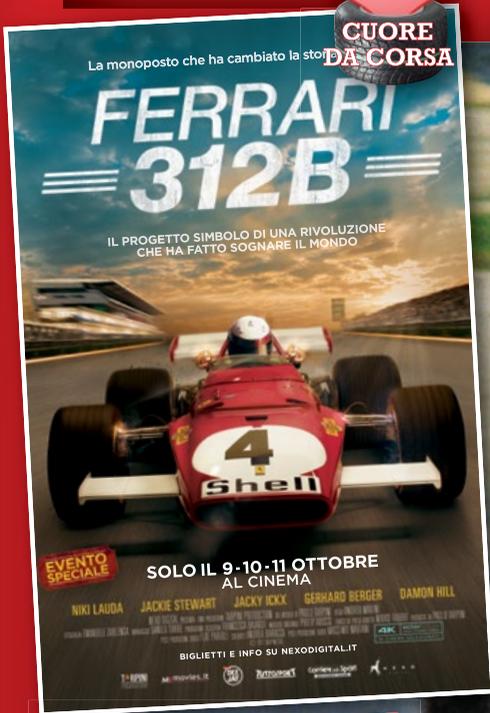
Hamilton	1°-22°
Ricciardo	23°-25°
Bottas	26°-27°
Hamilton	28°-53°



CUORE DA CORSA



CUORE
DA CORSA



EVENTO SPECIALE

AL CINEMA

SOLO IL 9-10-11 OTTOBRE

LA ROSSA DA CUI HA INIZIO LA SAGA
DEL 12 CILINDRI PIATTO È PROTAGONISTA
DI UN DOCU-FILM STUPENDO, CON FORGHIERI
DI NUOVO BOSS E BARILLA CHE INSEGUE
UN SOGNO DA QUANDO AVEVA 9 ANNI

Ferrari 312B da Oscar

PAOLO BARILLA, GIÀ PILOTA F.1, AVEVA UN SOGNO DA FANCIULLO: LA FERRARI 312B. INSEGUENDOLO, HA SCOVATO IN AMERICA IL TELAIO N.04 DEL TRIONFO DI REGAZZONI AL GP D'ITALIA '70. DA LÌ L'IDEA DI RESTAURARE LA VETTURA, RICHIAMANDO L'INGEGNER FORGHIERI, PER CORRERE NEL GP MONTECARLO HISTORIQUE. ORA QUESTA EPOPEA È IN UN FILM, IN USCITA. AS L'HA VISTO, IN ANTEPRIMA, PER VOI



QUEL TELAIO 04 CON CUI REGAZZONI VINSE IL GP D'ITALIA '70

Sopra, Clay Regazzoni su Ferrari 312B coglie la sua prima vittoria in F.1, che apre la saga del 12 cilindri Ferrari progettato da Mauro Forghieri e sognato da Paolo Barilla, entrambi sotto. In alto, lo stesso Barilla sulla 312B a Montecarlo 2016



di Mario Donnini

Dai e dai, aspetta, aspetta e alla fine arriva la poesia che tanti della racing anta generation de noantri - gli over 40/50 di adesso -, stavano aspettando da decenni. Perché in fondo malati di nostalgia si nasce e i palliativi si trovano solo strada facendo. Così "Ferrari 312B" non è mica un film e non rappresenta solo un docu-film, ma l'intenso, rutilante e cunicolare viaggio nel sogno individuale che, simbolicamente mostrato e gustato, diventa favola di tutti noi.

Ma lasciamo che scocchi la scaturigine prima, la scintilla che ha incendiato tutto e che a azionare dialetticamente l'acciarino della creatività intimista sia Paolo Barilla di anni 56, pilota, imprenditore, 9 Gp di F.1 alle spalle e già vincitore della 24 Ore di Le Mans, oltre che appassionato duro e puro delle corse. Sentiamolo: «*La Ferrari 312B del 1970 è sempre stata una delle vetture dei miei sogni. L'ho vista e contemplata fin da bambino, avevo nove anni quando vinse il Gp d'Italia con Clay Regazzoni. È l'incarnazione della mia passione, che nacque conoscendo direttamente Enzo Ferrari quando ero fanciullo. E, attenzione, non amo solo la 312B in sé ma in particolare il telaio 04, che debutta e vince con Clay a Monza. Negli anni avrei potuto possedere di volta in volta le altre scocche, ma a me interessava solo questa e alla fine ce l'ho fatta. È riuscito a coinvolgere Forghieri nel progetto è stato fondamentale. Senza l'ingegnere non sarei andato avanti. Riavere lui in servizio effettivo nel lungo lavoro di restauro e ritorno in vita della monoposto telaio 04 ha fatto parte di questo processo di evocazione anche magica. Tutto inizia nel 2014 - svela Barilla -, quando scovo la monoposto a San Francisco, lontanissima dallo splendore originale in cui ha vissuto i suoi momenti trionfali. E, sai, alla mia età s'acquista il gusto della rimembranza e il piacere di riscoprire certi sogni di gioventù, magari salvandoli per custodirli meglio. Da qui fiorisce tutto il resto...».*





Un cammino biennale affascinante

Sì, da qui due anni di lavori con le stesse tecniche e gli stessi metodi di 47 anni fa, con Mauro Forghieri che torna a frequentare officina e box, come fossero giorni qualsiasi del periodo 1962-1985, ossia il suo quasi quarto di secolo in Ferrari.

Da torrenziale genio neo-rinascimentale capace di pensare, progettare e gestire qualsiasi parte delle opere d'arte semoventi e sfreccianti da lui prodotte. Atte a vincere scrivendo pagine rosse di storia mai dimenticata. A questo aggiungete una crew di meccanici agli ordini di Stefano Calzi di Motortecnica, già fondamentale per Barilla nell'operazione Dakar che fu, accompagnatela con una troupe di operatori gestita dal giovanissimo regista Andrea Marini - classe 1984 - con la produzione della Tarpini Srl e la distribuzione di Nexo Digital e il risultato non può che essere "Ferrari 312B".

Cammino biennale di una vecchia, gloriosa e stanca monoposto che lentamente, chiedo dopo chiedo, risorge e riesplode di fascino e bellezza per prendere parte al Gp di F.1 di Montecarlo 2016 per vetture storiche, appuntamento biennale d'eccellenza e massima espressione dei Gran Premi che furono, sul tracciato che sempre sarà.

Forghieri è il vero protagonista del film

«L'idea del motore dodici cilindri piatto l'ebbi perché alla Ferrari era ora di voltare pagina, di produrre qualcosa di completamente nuovo - ricorda l'ingegnere Mauro Forghieri - . E da lì si pongono le fondamenta di quella che quattro anni dopo sarebbe diventata la vera rinascita del Cavallino Rampante, col mondiale sfiorato da Regazzoni nel 1974 e i successivi trionfi iridati dell'era Lauda. Per me tornare in piancia a gestire e collaborare in quest'opera di restauro della 312B che fu di Clay è stato bellissimo. Partecipando al sogno di Paolo Barilla il quale, lo dico come battuta ma non vado tanto lontano al vero, ha speso più per restaurare la sua 312B che per acquistarla, tanto è il suo amore per ciò che essa rappresenta».

Retrosceca ricchi di richiamo

"Ferrari 312B" ormai non è più solo rombi, odore di benzina e lavoro d'officina. A essere attraente, come si dice, è anche il film del film, ossia tutto ciò che di laterale, mediatico e parallelo è stato fatto per rendere la storia un vero e proprio regalo per gli occhi e il cuore degli appassionati.

In altre parole, per ottenere ottantuno minuti di docu-film è stato realizzato un plot complessivo di centocinquanta ore di girato. Per certi versi, una volta diventata dvd, l'opera potrebbe distinguersi come tra le più ricche mai realizzate quanto a materiali extra, interviste e scene tagliate. Inoltre in alcune sale selezionate il film viene presentato in 4K per regalare al pubblico la più alta definizione oggi disponibile al cinema, con una risoluzione quattro volte superiore rispetto alle normali proiezioni digitali 2K, in cui oltre 8.6 milioni di pixel su schermo assicurano la riproduzione fedele di ogni singolo dettaglio.

Il lungometraggio si avvale inoltre di EclairColor, nuova tecnologia a colori digitali che consente la proiezione di immagini di qualità straordinaria. Do-



QUEL CLAMOROSO RITORNO A MONTECARLO
 Sopra, Paolo Barilla con la 312B romanticamente in griglia di partenza nel Gp Montecarlo Historique 2016: lo vediamo dietro la EiffelLand del 1972 e davanti alla Ferrari "Spazzaneve" dell'anno dopo, pronto a rendere realtà il suo sogno di bambino

po il lancio in Italia, proiettato in anteprima solo il 9, 10, 11 ottobre su un totale di 250 sale - l'elenco è disponibile su www.nexodigital.it - il film arriverà in 50 paesi del mondo, per un totale di 2000 sale.

Tornare indietro è un'arte

Tra dodici cilindri, officine, tracciati e nostalgia, il regista Andrea Marini si muove colorando e innervando il racconto in flashback e flashforward, mescolando sapientemente scene di ricostruzione, dialoghi tra Forghieri - per certi versi il vero matatore e protagonista del film -, e i meccanici, piuttosto che tra lo stesso "Furia" e il coinvolgissimo Barilla, con filmati d'epoca, segnatamente tutto il



mondiale di F.1 1970. La golden age viene ripercorsa tramite un cast eccezionale, attraverso testimonianze di piloti quali Niki Lauda, Jacky Ickx, Jackie Stewart, Gerhard Berger e Damon Hill, nomi e voci capaci di gettare un ponte emozionale con l'epoca più eroica e spietata della F.1, accompagnati dal nostro Giorgio Terruzzi in estasi evocativa.

La sfida vinta dal regista

Il regista Andrea Marini alla prima del film sottolinea le difficoltà affrontate: *«È stato un impegno complesso. Anzitutto è sempre difficile girare una storia senza sapere come andrà a finire, a differenza del solito film del quale fin dall'inizio conosci trama e sviluppi. Inoltre non è stato facile guadagnarsi giorno per giorno la fiducia dell'ingegner Forghieri e dei meccanici. Sì, avevo elementi narrativi e narranti stupendi, ma non era detto che sarebbe bastato per dare vita a un bel film. Eppure la sensazione finale è bellissima, con la consapevolezza di quanto sia appagante raccontare il presente facendo rivivere il passato».*

La prima organizzata a Mantova

Gli artefici del docu-film, compresi Mauro Forghieri e Paolo Barilla -, si sono ritrovati a Mantova martedì 3 ottobre per la prima dell'opera, con l'organizzazione apprezzatissima della Scuderia Tazio Nuvolari Italia, l'impegno di Sebastiano Riva Berni e l'intervento di personaggi del mondo delle corse tra i quali Gian Carlo Minardi, Alex Caffi - non a caso vincitore del Gp di Monaco 2016 per le F.1 dell'epoca più recente -, Bruno Giacomelli, Alessia Regazzoni - figlia di Clay - e l'ingegner Luca Marmorini, oltre al nostro Cesare De Agostini - il più fedele tra i nostri collaboratori in colophon - e Premio Bancarella Sport scrivendo con Clay il libro *«È questione di cuore»* - e Gianni Cancellieri, già direttore di Autosprint. Lo stesso Gianni ha dichiarato: *«È vero, è un film non per tutti, perché può essere assaporato soprattutto da chi ama e rimpiange certe cose. Ma le scene d'officina sono stupende, preziose, vive, vere e il narrato non cade mai nella trappola dell'autoreferenziale e dell'autocelebrativo. Bello anche il fatto che ci siano inter-*



**VERNISSAGE
MANTOVANO**

Organizzata dalla Scuderia Tazio Nuvolari Italia a Mantova, la prima del film ha visto presenti, Barilla e Forghieri, sopra, con Minardi. A destra *«Furia»* col Drake a fine Anni '60. Sotto, il regista Marini

**COME REGISTA
HO GODUTO
NEL RACCONTARE
UN PRESENTE
CHE FA RIVIVERE
IL PASSATO**

ANDREA MARINI



venti di piloti e giornalisti già letti e goduti su Autosprint, quali Ickx, Roebuck, Costanduros e Terruzzi. Lo stesso Damon Hill ha un suo senso. Tutto è spontaneamente proposto per dare valore alla storia».

Epilogo stile Oscar Wilde

Ed è così che si arriva al Gp Montacerlo Historique 2016, dove Paolo Barilla prende la partenza con la 312B rediviva, in griglia appena davanti alla *«Spazzaneve»*, quasi a simbolizzare due momenti intensi ma complessi nella vita della Ferrari e di Forghieri. Il resto è bene non svelarlo in queste righe. Comunque, se tutto parte con Paolo Barilla che sembra Citizen Kane, il protagonista del film *«Quinto Potere»* che tanto rimpiange lo slittino Rosebud, simbolo della sua fanciullezza, l'epilogo della storia ricorda idealmente un concetto mirabilmente espresso da Oscar Wilde per descrivere una sigaretta: è il prototipo perfetto d'un perfetto piacere. È squisita, dura poco e lascia insoddisfatti. Cosa si può volere di più? *«Tutto vero - chiosa Paolo Barilla - e comunque possiamo svelare l'ultima inquadatura. Con l'occhio dello spettatore che coincide con quello della telecamera, dentro l'abito, a contemplare il Cavallino impresso sul volante. Il senso vero di *«Ferrari 312 B»*. A ricordare, rivivere e gustare il Sogno».* ●





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. Rowland; 3. Fuoco. Gara-2: 1. Merkelov; 2. Latifi; 3. Rowland.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Leclerc ora c'è la F.1

IL PILOTA FDA CON UNA GARA D'ANTICIPO CHIUDE I GIOCHI NELLA SERIE. ADESSO PUÒ PENSARE AL SUO FUTURO NEL CIRCUS. ECCO COME

di [Alessandro Gargantini](#)

JEREZ DE LA FRONTERA - Con una trasferta, quella di Abu Dhabi, ancora da affrontare, Charles Leclerc ha definitivamente chiuso a suo vantaggio la lotta al vertice laureandosi nuovo campione della F2. E il 19enne pilota del Ferrari Driver Academy, schierato dalla Prema Racing che ha meritatamente bissato il successo ottenuto dodici mesi prima con Pierre Gasly, ha festeggiato a modo suo, dal gradino più alto del podio e dopo aver ottenuto l'ennesima pole stagionale, l'ottava. Charles, ma le persone a lui più vicine lo chiamano "Charlie" ha stra-dominato un campionato nel quale è parso disporre a suo piacimento dei suoi rivali e lungo il quale ha lanciato messaggi di indiscutibile superiorità. A cominciare dall'impressionante numero di pole position, un traguardo impensabile per un rookie e che nemmeno Nico Rosberg, Lewis Hamilton e Nico Hulkenberg, le altre star che hanno vinto il titolo della serie nell'anno del debutto, sono riusciti a eguagliare. Il britannico colse una sola pole, il pilota della Lotus tre ed il campione del mondo in carica quattro nella stagione d'apertura della Gp2 Series. E limitarsi all'analisi del puro numero, di per sé impressionante, sarebbe un errore. Perché ha lascia-

re il segno in questa stagione del monegasco non è tanto il quanto, ma è soprattutto il come, che è di fatto quello che rimarrà indelebile nella nostra memoria quando guarderemo indietro a questa stagione. Come dimenticarsi, ad esempio, la qualifica dell'esordio del Bahrain, quando dopo aver siglato la pole si è seduto poco dopo la metà della sessione su un sediolino del muretto box a gustarsi le imprese dei suoi rivali, nemmeno lontanamente in grado di impensierirlo nonostante la maggior esperienza. E come farsi sfuggire dalla mente il predominio pressoché totale di Baku e le tante sessioni di qualifica alle quali abbiamo assistito, con un copione che sembrava già scritto prima ancora che le vetture scendessero in pista.

Certo, senza le squalifiche di Budapest e Spa e la manovra kamikaze di De Vries che l'ha mandato contro le barriere a Monza, il titolo sarebbe arrivato molto prima. Ma la sostanza non cambia, il rookie della Prema è stato in lungo in largo il padrone di questa stagione, che chiude un ciclo per le vetture di questa categoria che dal 2018 ripartirà da un motore e un telaio nuovo, quelli di cui abbiamo iniziato a prendere confidenza nella seguitissima pre-



**PER LA SECONDA VOLTA
DI FILA PREMA CAMPIONE**

Sopra il podio di gara-1 con Leclerc, Rowland e Fuoco finiti nell'ordine.

Per la seconda volta consecutiva la Prema conquista il titolo di categoria confermandosi team di altissimo livello



C'è gloria anche per **Markelov**

ARTEM S'IMPONE IN GARA-2. FRA GLI ITALIANI DESTINI OPPOSTI PER FUOCO (3° IN GARA-1) E GHIOTTO IN CRISI CON LE GOMME

Lo "stand alone" event di Jerez ha chiaramente avuto in Charles Leclerc il protagonista per eccellenza. Il pilota monegasco della Prema Racing ha conquistato il gradino più alto del podio nella Feature race, dove un inaspettato ingresso della safety car ha ricompattato il gruppo nel finale rendendo movimentatissime le ultime tornate. Il neo campione è riuscito a prevalere sul solito Oliver Rowland, che ha preceduto un solido Antonio Fuoco, in grande rimonta dopo aver montato le gomme fresche. Destino opposto per Luca Ghiotto, che aveva a lungo occupato la seconda posizione e ha accusato un evidente degrado termico che l'ha fatto scivolare al settimo posto. Nella Sprint Race, scattato dalla seconda posizione in griglia, il veneto è stato urtato da Jordan King alla prima curva e ha dovuto recuperare da fondo gruppo fino al quarto posto, ottenuto in volata proprio davanti ad Antonio Fuoco.

La vittoria nella manche domenicale è finita nelle mani di Artem Markelov, abilissimo nel gestire le gomme ed evitare l'ingresso nella pit-lane. Alle sue spalle hanno chiuso le vetture gemelle del Team Dams di Nicholas Latifi e Oliver Rowland. Charles Leclerc si è accontentato della settima posizione, in difficoltà con gli pneumatici nonostante il cambio gomme. Per quel che concerne i colori italiani, nel fine settimana si è messo in mostra Santino Ferrucci del Team Trident, spedito nella sabbia da Nobuharu Matsushita quando era ampiamente in zona punti grazie ad un'azzeccata strategia del muretto box della squadra milanese, che si è consolata con il nono posto, ed i primi punti, di Nabil Jeffri. Il Team Rapax ha invece schierato accanto al rookie Louis Deletraz l'austriaco René Binder, rimanendo al di fuori dalla top ten. ●



sentazione di Monza. Nel 2018 ripartiranno tutti da zero e sarà senza dubbio di sollievo per i rivali che si ripresenteranno al via non ritrovarsi più un pista un talento di indiscutibile magnitudine che ha tolto luce un po' a tutti. Ma per Charles il 2017 non è stato soltanto fatto da rose e fiori. A Monaco, quando la vittoria pareva certa, è arrivato un ritiro molto amaro a causa della rottura di un tirante dello sterzo. Un successo tra le strade di casa che il diciannovenne voleva dedicare a papà Hervé, da tempo malato e che è mancato in vista della corsa successiva di Baku. Ed è proprio a partire dalla pista azzurra che il driver della FDA veste i colori di papà, indossando un casco che richiama cromaticamente quello del padre quando correva in Formula 3 negli anni ottanta. «Questo successo lo dedico a papà, come dodici mesi fa dedicai la vittoria nella GP3 Series al mio caro amico Jules Bianchi. Due persone importantissime per me, che mi mancano tantissimo per motivi ovviamente diversi. Spero però dal profondo del cuore di non dovere dedicare a nessuno il mio prossimo traguardo». Nel giro di dodici mesi, Charles ha vinto da rookie il titolo delle due serie più rappresentative nella sua strada verso la F.1, che rimane il suo chiaro obiettivo per il 2018. Charles, che è anche famoso per aver cambiato 4 categorie in altrettante stagioni, è già salito sulla Haas nel 2016 (4 FP1) e sulla Ferrari (a Budapest e Barcellona) e Sauber quest'anno. Col team svizzero disputerà la prima sessione di prove libere di quasi tutti i Gp fino al termine della stagione. Non sarà invece al via del Gp di Macao, come in tanti avevano ipotizzato. Un posto da titolare, probabilmente sempre nella squadra di Hinwil, in molti lo danno già per certo. «Sì, il mio obiettivo è di correre in F.1 da titolare nel 2018. Ci stiamo lavorando. Il mio manager, Nicolas Todt, mi ha intimato di non chiedergli nulla in merito fino a quando avrei conquistato il titolo. Ma ora una chiamata gliela posso anche fare. Che ne dite?». ●



French

MEEKE RIPORTA LA CITROËN AL SUCCESSO SETTE MESI DOPO IL MESSICO E TORNA IL SORRISO NEL TEAM FRANCESE. M-SPORT VICINA ALL'IRIDE NEL GIORNO DEL PASSO FALSO HYUNDAI

di Marco Giordo

SALOU - Dopo aver chiuso alle spalle di Mikkelsen per solo 1"4 la prima tappa, Sébastien Ogier ha davvero pensato di poter fare il colpaccio in Catalogna e regalare il titolo Costruttori all'MSport con due gare d'anticipo. Ma in questa bella e combattuta 53esima edizione del Rally spagnolo, l'asso francese non aveva fatto i conti con l'oste. Un oste nordirlandese che abita da quelle parti (ad Andorra) il cui nome è Kris Meeke. Il pilota della Citroën è finalmente uscito dal vorticoso tunnel in cui erano finiti lui e la Citroën ed ha artigliato una splendida vittoria, ricordando a tutti di che pasta è fatto. E confermando che, quando corre con l'approccio giusto, non ha niente da invidiare a nessuno. Dopo aver chiuso la tappa iniziale - su terra - subito alle spalle di Ogier, Meeke ha sferrato un attacco portentoso nella seconda tappa - su asfalto - dove la C3 Wrc ha dimostrato di essere, come si era già visto in Corsica, la vettura da battere. Kris ha allungato irresistibilmente sugli avversari, in primis Ogier e Tanak, passando in testa sin dal primo crono del sabato. Poi ha continuato sulla falsariga, vincendo speciali a ripetizione e concretizzando una supremazia che alla fine è risultata schiacciante. E che gli è valsa la quinta vittoria iridata in carriera. Merito dell'enorme lavoro fatto da Citroën Racing e soprattutto dal suo nuovo direttore tecnico, Christophe Besse,

foto grafie BETTIOL



Kris

BENTORNATA VITTORIA

Kris Meeke e Paul Nagle volano verso il secondo successo stagionale, il quinto in carriera, con la Citroën C3 Wrc che è tornata ai massimi livelli dopo i più recenti aggiornamenti. In basso, il pilota nordirlandese festeggia dopo la vittoria

AL TRAGUARDO

- 1 Meeke-Nagle**
Ford Fiesta Wrc
3.01'21"1
- 2 Ogier-Ingrassia**
Citroën C3 Wrc
a 28"
- 3 Tanak-Jarveoja**
Ford Fiesta Wrc
a 33"

La classifica completa saranno riportate a pag. 78-80



che pare davvero aver trovato la strada giusta per migliorare l'assetto e soprattutto la guidabilità della C3 sullo sterrato, con modifiche ad ammortizzatori e geometria delle sospensioni posteriori che, evidentemente, hanno colpito nel segno. Besse ha saputo ascoltare e motivare il suo pilota durante la gara catalana, ben conoscendo il carattere apparentemente fragile di Meeke, che però quando si sente al centro dell'attenzione dà il massimo, sfoderando prestazioni da top driver. E così, sul lungomare della spiaggia di Salou, la più famosa della Costa Daurada, oltre all'inno britannico si sono sentite anche le note della marsigliese e tutto il team Citroën ha festeggiato il secondo successo stagionale, dopo quello ottenuto ad inizio stagione da Meeke in Messico. «È un momento di grande emozione per me - ha detto il driver di Dungannon all'arrivo mentre abbracciava la moglie e i suoi due figli - perché questa è stata per me davvero una stagione difficile. Stavolta siamo riusciti non solo a mettere in mostra ma anche a frutto il vero potenziale della C3 sull'asfalto, una vettura davvero fantastica da guidare su strade veloci come quelle catalane. Ed è, questa, una grande iniezione di fiducia per me e per tutto il team, ne avevamo tutti davvero bisogno».

Volata finale

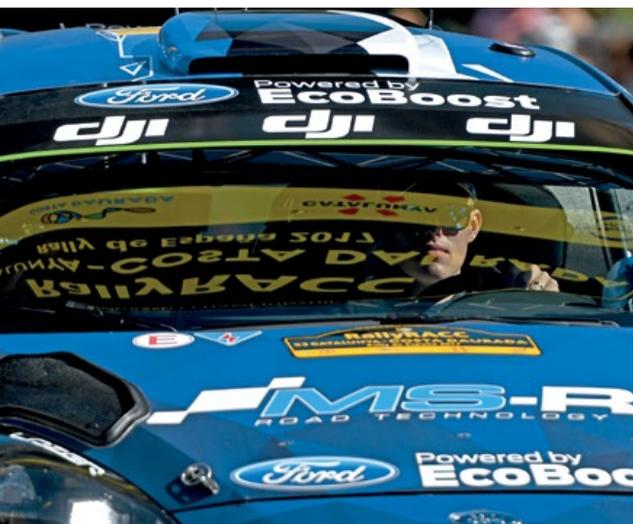
Per il titolo Costruttori i giochi potevano chiudersi già a Salou, alla M-Sport bastava incamerare 23 punti più della Hyundai per essere campione ma è riuscita a marcare 20. E così, per soli 3 punti, bisognerà aspettare per stappare le bottiglie di champagne almeno fino al prossimo appuntamento, il Rally del Galles. Dove al team di Wilson basterà finire la gara con una sola vettura per diventare automaticamente campione del mondo. E dove anche Ogier potrebbe ottenere - insieme a Julien Ingrassia - il quinto titolo mondiale consecutivo. Il suo vantaggio su Tanak è infatti ora di 37 punti, mentre quello su Neuville è salito a quota 38. A Deeside



E QUASI ORA DI FAR FIESTA

Col secondo e terzo posto Ogier, sopra, e Tanak, sotto, hanno quasi assicurato il Costruttori all'M-Sport. Al debutto con la Hyundai Mikkelsen, sotto a destra, è partito forte ma ha rotto un braccetto

sarà sufficiente per Ogier chiudere davanti ai due rivali con almeno 31 punti di vantaggio per portare a casa il quinto alloro iridato. Il Rally di Catalogna, oltre ad aver fornito un tourbillon di emozioni nella prima tappa, nel corso della quale i primi 7 erano racchiusi in soli 13", ha confermato le ottime qualità della Toyota Yaris sull'asfalto. Con Latvala sfortunato protagonista (il finlandese si è ritirato per una perdita d'olio già nella prima frazione di gara),



MERCATO IN FERMENTO

Wilson rischia di rimanere senza i suoi gioielli: mentre Ogier tratta con Hyundai e Citroën, Tanak (sopra) starebbe per firmare con la Toyota

M-SPORT QUASI CAMPIONE FRA I COSTRUTTORI

Wilson adesso ci crede

Alla fine della power stage gli abbracci si sprecano in M-Sport ma per festeggiare bisogna ancora aspettare tre settimane. «Siamo sempre più vicini» commenta Sébastien Ogier, che con questo secondo posto ha quasi messo in cassaforte il suo quinto mondiale e sa di aver messo su un piatto d'argento - insieme a Tanak - il titolo Costruttori all'M-Sport. Mancano solo 3 punti alla squadra britannica per essere campione del mondo e nel team inglese erano tutti davvero eccitati. «Siamo molto contenti - dice Malcolm Wilson - perché siamo davvero vicini al nostro terzo titolo mondiale, un titolo che manca a Cockermouth da 10 anni, dal 2007. In tutto questo non ci dobbiamo dimenticare quanto l'arrivo nel nostro team di Sébastien Ogier ci ha caricato e motivato. Séb è un vero top driver, che ha fornito anche qui una prestazione straordinaria nella prima tappa sulla terra. Anche Ott Tanak ha fatto la sua parte e so di avere una coppia di piloti fantastici. Ora pensiamo al Galles». Poi Wilson ribadisce un concetto da lui più volte espresso in passato. «Dopo l'era Loeb ora siamo nell'era Ogier. E considerato che Séb è ancora così giovane non sappiamo ancora per quanto tempo durerà il suo dominio».



Ora **Hyundai** pressa Ogier

I COREANI VOGLIONO A TUTTI I COSTI IL CAMPIONE FRANCESE E SONO DISPOSTI AD ASSICURARGLI L'INGAGGIO CHE CHIEDE

La Hyundai fa una corte spietata ad Ogier. È questa la notizia "bomba" che arriva da Salou. La squadra coreana sta trattando a fondo con il pilota francese, trattative non smentite da Michel Nandan. «Stiamo parlando con Séb - ha confermato il team principal monegasco - ma per noi non è una cosa facile perché abbiamo già sotto contratto quattro piloti, cioè Mikkelsen, Neuville, Paddon e Sordo. In Galles correremo con tutti e quattro, poi vedremo il da farsi in Australia, mentre per la prossima stagione l'idea è quella di schierare tre vetture, con Dani Sordo e Hayden Paddon che si alterneranno sulla terza i20 Wrc». Certo che l'arrivo di Ogier sarebbe tanta roba per la squadra coreana... Mister Choi, plenipotenziario della Casa madre ad Alzenau, ha sempre detto che i soldi per portare Ogier in Hyundai si possono trovare. Il momento è arrivato, anche se si mormora già nell'ambiente che se arrivasse Ogier, Neuville andrebbe via dalla Hyundai! Dove? Forse da Wilson o, magari, in Citroën. Squadre per le quali ha già corso... Insomma, il grande valzer sta per iniziare e a dettare il tempo sarà Ogier. Sembra proprio che stavolta il miracolo a Malcolm Wilson non riuscirà. Nel 2017, infatti, l'ingaggio di 6 milioni di euro è stato pagato a Ogier in gran parte dalla Volkswagen, che lo aveva sotto contratto quando si è ritirata dai rally. Un cachet cui il pilota di Gap, che non ha un manager e tratta personalmente con le controparti, non vuole assolutamente rinunciare. E che Wilson non gli può garantire. «C'è un tetto di ingaggio minimo cui non intendo rinunciare - ci ha detto Ogier a Salou - . Al momento sto trattando con due team e... mezzo! Durante la gara però ho pensato solo a correre, ora riprenderò i miei contatti». Oltre alla Hyundai in ballo c'è sempre la Citroën, che non sembra però in grado di garantire ad Ogier l'ingaggio di 6 milioni di euro che il pilota vuole. Il "mezzo team", per tornare alle parole di Ogier, è la M-Sport: Wilson offre quel che può ed è ormai fuori dai giochi. Anche con Tanak, sempre più nel mirino Toyota. E c'è chi dice che la firma sia imminente. ●

Lappi ha fatto segnare tempi interessanti ma soprattutto Juho Hanninen è stato capace di risalire sino alla quarta posizione, dimostrando di essere un pilota tutt'altro che finito. Come aveva già fatto vedere in Finlandia e in Germania. Fra tre settimane la penultima gara dell'anno, in Galles, sarà un banco di prova importante per molti. Il mercato piloti è ancora aperto e molti piloti stanno cercando di sistemarsi per la prossima stagione... ●

fotografie BETTIOL



Promoter alza il prezzo

LA TURCHIA ENTRA NEL WRC A SUON DI DENARI E FA SALIRE ALLE STELLE LE CIFRE PER GLI ORGANIZZATORI



In Spagna si è saputo che la Wrc Promoter GmbH, il promoter del Mondiale che è legato a Red Bull Media, ha chiesto un congruo

aumento della tassa di iscrizione alla serie a quegli organizzatori cui è scaduto il contratto. A far saltare il banco sono stati gli organizzatori

turchi, appena entrati nel calendario del mondiale 2018, che hanno offerto una cifra molto elevata per vincere la concorrenza con la Nu-

ova Zelanda, disponibile a pagare 500.000 euro. Si parla addirittura di 3 milioni di euro, ma l'entourage della gara anatolica - che era presente

a Salou - dichiara meno della metà, cifra che resta comunque sproporzionata rispetto a quelle pagate sinora. Per avere un'idea, nel 2017



LA MORIA DI BRACCETTI AFFOSSA LE AMBIZIONI DEI COREANI

E la Hyundai affonda

Il tallone d'Achille della Hyundai sugli asfalti catalani sono stati i braccetti anteriori delle tre i20 Wrc in gara, che si sono rivelati troppo fragili agli stress cui sono stati sottoposti nei tagli di traiettoria sulle speciali della provincia di Tarragona. Il debuttante (sulla i20 Wrc) Andreas Mikkelsen e Dani Sordo hanno rotto questo particolare addirittura nello stesso punto, il sabato, urtando entrambi la stessa pietra con l'anteriore destra nel secondo passaggio sulla pieves di Savallà. Domenica anche Neuville ha rotto il particolare incriminato in un impatto contro una pietra e si è dovuto fermare, a due prove dalla fine, nel secondo passaggio a l'Albiol.

Un problema che non si era manifestato in Corsica (dove Neuville ha vinto, come si ricorderà) perché sulle tortuose strade dell'Ile de Beauté si taglia di meno. Una gara davvero da dimenticare per la squadra coreana, che già in passato aveva evidenziato questo tipo di difetto, anche nella i20 in versione R5. Ovviamente deluso Thierry Neuville, che non si aspettava certo di chiudere ancora a zero punti come in Germania. «Evidentemente, questo non era il nostro week-end fortunato - dice il belga - perché abbiamo avuto tanti problemi durante la gara. Peccato, è andata così anche se speravamo in tutt'altro epilogo».



foto grafie BETTIOL

l'Italia ha versato una "fee" di 380.000 euro e deve rinnovare l'accordo con il Promoter... A Salou c'erano anche gli organizzatori del Rally

di Montecarlo, che hanno parlato a lungo con Oliver Ciesla, Simon Larkin e Marc De Jong, ma niente è trapelato a riguardo. Si è saputo invece che anche alla Catalogna è stato richiesto un aumento, pari ad almeno il 50% dell'attuale tasso d'iscrizione. Lungo le speciali catalane si è vista poi una delegazione del Rally di Erechim, gara brasiliana che tre anni fa si era candidata quale nuova prova iridata, preferita al Rally di Curitiba per ospitare dopo oltre 30 anni una gara mondiale in Brasile. A loro sono stati richiesti 600.000 euro per una pre-ispezione! Insomma, si gioca forte per alzare la posta ma c'è da chiedersi quanto può durare nel Mondiale una gara come la Turchia a questi prezzi. Quello che è successo l'anno scorso con il flop della Cina è dietro l'angolo. E con la recessione ancora in atto non sarà facile per molti organizzatori europei restare nel campionato del mondo a queste cifre. ●

Catalogna senza problemi

IL RALLY SI RIVELA UN'ISOLA FELICE NEL DIFFICILISSIMO MOMENTO DELLA LOTTA PER L'INDIPENDENZA DA MADRID

Alla fine, il 53esimo Rally Catalunya si è corso regolarmente, senza i dubbi e le preoccupazioni che avevano caratterizzato la vigilia della gara, dopo il contestato e drammatico referendum per l'indipendenza tenutosi la settimana precedente. *«Rispetto allo scorso anno siamo praticamente gli stessi, anzi in questa prova abbiamo due pattuglie libere che vanno dove c'è bisogno di rafforzare i controlli».* Così ha



fotografato la situazione un agente dei "Mossos d'Esquadra", la polizia catalana che come sempre ha supportato il Racc (l'Automobile Club catalano) nell'organizzazione della corsa. Alla fine, in una regione resa incandescente dalle richieste indipendentiste dei suoi abitanti; dove le principali entità finanziarie locali hanno spostato proprio durante il week-end del rally la loro sede sociale fuori dalla Catalogna (il Banc Sabadell ad Alicante e la Caixa a Valencia) per non perdere le sovvenzioni della BCE, tutto è andato per il meglio. Solo lo sciopero generale del martedì precedente lapartenza ha causato qualche piccolo problema ma l'ambiente nella zona di Tarragona e Salou era sereno, e anche a Barcellona la vita si è svolta regolarmente ed in totale sicurezza durante il rally. L'unico inconveniente, alla fine, sono stati gli 8 minuti di ritardo allo start della prova speciale numero 7, El Montmell, per dislocare meglio gli spettatori lungo il percorso. Poca cosa davvero rispetto a quel che si temeva... *«Devo dire che la mancata disputa della speciale di Barcellona, che non abbiamo proposto quest'anno per decisione politica del sindaco - ha commentato il direttore di corsa Barfull - ci ha favorito alla fine, perché lì avremmo potuto avere problemi con qualche manifestazione estemporanea. Tutto è andato per il meglio durante la settimana, solo il martedì, quando c'è stato lo sciopero generale, abbiamo avuto qualche disservizio e qualche ritardo di consegne da parte dei fornitori. I Mossos de Esquadra hanno lavorato regolarmente e hanno supportato come sempre i nostri commissari. Nonostante la situazione politica davvero difficile, non abbiamo avuto ripercussioni nell'organizzazione della corsa».* Un vero successo viste le paure della vigilia, l'ennesima dimostrazione della grande civiltà di un popolo pacifico e democratico qual è quello catalano. ●

Qui in azione Henning Solberg, in alto Hanninen giunto 4° su Toyota e a sinistra Neuville, finito ko dopo la rottura del braccetto





PROVE DI WRC PER TEEMU

Suninen, a fianco, ha entusiasmato in Spagna con la Fiesta R5 in attesa di tornare sulla versione Wrc... Luci e ombre per Andolfi, nell'altra pagina, con la Hyundai nel Wrc2 dove Tempestini, in basso, ha chiuso al quinto posto



foto grafie BETTIOL

Così al traguardo

Gara 11 del Mondiale Piloti e Costruttori Salou (E), 5-8 ottobre 2017

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Meeke-Nagle	Citroen C3 Wrc	GB-IRL	in 3.01'21"1
2°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 28"0
3°	Tanak-Jarveoja	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	a 33"0
4°	Hanninen-Lindstroem	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 54"1
5°	Ostberg-Eriksen	Ford Fiesta Wrc	N-N	a 2'26"6
6°	Léfèbvre-Moreau	Citroen C3 Wrc	F-F	a 2'43"0
7°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 4'37"4
8°	Suninen-Markkula	Ford Fiesta R5	FIN-FIN	a 8'22"7
9°	Kopeccky-Dresler	Skoda Fabia R5	CZ-CZ	a 8'54"5
10°	Veiby-Skjaeremoen	Skoda Fabia R5	N-N	a 9'04"8

Le classifiche complete sono riportate a pagina 78-80

PROVE SPECIALI VINTE: Meeke 8 su 19, Ogier 4, Hanninen 2, Sordo, Neuville, Tanak, Mikkelsen, Latvala 1

RALLY LEADER: Tanak da ps 1 a ps 2, Mikkelsen ps 2, Ostberg ps 4, Mikkelsen da ps 5 a ps 6, Meeke da ps 7 a ps 19

I PRINCIPALI RITIRI: Latvala ps 5 (perdita d'olio), Lappi ps 15 (incidente), Neuville ps 17 (braccetto)

POWER STAGE: 1. Sordo in 8'07"8; 2. Meeke a 3"5; 3. Ogier a 4"2; 4. Tanak a 4"8; 5. Hanninen a 5"8

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 19-22/1	SVEZIA 9-12/2	MESSICO 9-12/3	TOUR DE CORSE 6-9/4	ARGENTINA 27-30/4	PORTOGALLO 18-21/5	SARDEGNA 8-11/6	POLONIA 29/6-2/7	FINLANDIA 27-30/7	GERMANIA 17-20/8	SPAGNA 5-8/10	GALES 26-29/10	AUSTRALIA 16-19/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25	15+4	18+4	18+4	12+2	25+1	10+3	15+4	-	15+2	18+1	-	-	198
2° Tanak	15	18	12+3	-	15+3	12+5	25	-	6+5	25	15+2	-	-	161
3° Neuville	5	3	15+5	25+1	25+5	18+4	15+2	25+1	8+3	-	-	-	-	160
4° Latvala	18	25+5	8+2	12+5	10+1	2	18+1	5	0+2	6+3	-	-	-	123
5° Sordo	12+1	12	4+1	15+2	4	15	4	12	2	0+5	0+5	-	-	94
6° Evans	8+2	8	2	-	18+4	8+3	-	4	18+4	8	6	-	-	93
7° Hanninen	0+3	-	6	-	6	6	8	1	15+1	12	12+1	-	-	71
8° Breen	10	10	-	10+3	-	10	-	-	10	10+1	-	-	-	64
9° Meeke	-	2	25	-	-	-	-	-	4	-	25+4	-	-	60
10° Paddon	-	6+1	10	8	8	-	-	-	18	-	-	-	-	55

Mondiale Costruttori

1° M-Sport	40	33	26	-	33	37	35	25	26	40	33	-	-	358
2° Hyundai	20	20	25	40	35	33	21	43	14	10	14	-	-	275
3° Toyota	24	29	14	12	20	14	30	10	40	20	12	-	-	225
4° Citroën	10	16	29	16	6	14	12	20	18	28	35	-	-	198

Suninen alla grande

IL FINLANDESE DOMINA NEL WRC2 LASCIANDO KOPECKY A DEBITA DISTANZA

SALOU - Il promettente "flying finn" Teemu Suninen s'è aggiudicato con la Ford Fiesta R5 di M-Sport, l'appuntamento catalano del Wrc2 precedendo il pilota ufficiale della Skoda Jan Kopecky ed il messicano Benito Guerra con la Fabia di Motorsport Italia.

Dopo un'ottima prima tappa, chiusa in seconda posizione al volante della Citroën Ds3 R5, Simone Tempestini ha finito la sua gara in quinta posizione ma senza una penalità, un anticipo di un minuto pagato nella super speciale di Salou, sarebbe finito sul terzo gradino del podio: «Purtroppo son cose che succedono» ha commentato. «Gara comunque per noi positiva, anche se dopo la prima tappa speravo francamente in qualcosa di più». ●

WRC2

Gara: 1. Suninen-Markkula (Ford Fiesta R5) in 3.09'43"8; 2. Kopeccky-Dresler (Skoda Fabia) a 31"8; 3. Guerra-Cue (Skoda Fabia) a 4'38"9; 4. Nordgren-Suominen (Skoda Fabia) a 5'15"7; 5. Tempestini-Bernacchini (Citroën Ds3) a 5'17"8; 12. Andolfi-Scattolin (Hyundai i20 R5) a 46'11"2
 Campionato: 1. Tidemand 133 punti; 2. Kopeccky e Suninen 85; 4. Camilli 77; 5. Veiby 68





R5 danneggiato in seguito ad un dritto. Grazie al Super Rally Andolfi ha preso poi il via nella seconda tappa, nella quale ha compiuto un exploit firmando il 6° tempo assoluto nel cronometro cittadino di Salou! Per il resto, il pilota di Aci Team Italia ha avuto un problema al sensore della pressione dell'acqua e un calo di potenza. Nella giornata finale il savonese ha pensato solo a portare al termine la gara, che ha chiuso dodicesimo di Wrc2. «Mi spiace per quell'uscita a bassa velocità che ci è costata cara - ha detto a fine gara - . Con Scattolin mi son trovato subito bene, siamo una coppia già affiatata». Infine, Scattolin: «Non è stata una gara facile. Nelle ultime due tappe abbiamo cercato di gestire la vettura e di capire come andavamo con le Michelin sull'asfalto, visto che Fabio da tanto tempo non correva su questa superficie. E ci siamo riscattati nella prova cittadina facendo segnare il sesto tempo assoluto».

Andolfi in chiaroscuro

IL LIGURE ESCE NELLA PRIMA TAPPA POI FA SEGNARE OTTIMI CRONO CON LA HYUNDAI R5 DI ACI TEAM ITALIA

Fabio Andolfi e Simone Scattolin hanno portato al termine la loro avventura in Catalogna dopo una prima tappa problematica, nella quale si erano fermati già al quinto km del primo crono con il radiatore della Hyundai i20

Solans bicampione

DOPO IL WRC3 IL CATALANO FA SUO ANCHE IL JWRC. SETTE GARE PER LUI SU FIESTA R5

Il catalano Nils Solans (Ford Fiesta R2) s'è aggiudicato sia la prova del Wrc3 che quella del Junior. Dopo aver vinto un mese e mezzo fa il titolo Wrc3 in Germania, il driver locale si è così laureato campione anche nel Jwrc, ripeten-

do così la doppietta ottenuta lo scorso anno da Tempestini. Grazie alla vittoria nello Junior Solans disputerà nel 2018 una stagione completa (7 gare) nel Wrc2 al volante di una Ford Fiesta R5 della M-Sport.

WRC3

Gara: 1. Solans-Ibáñez in 3.29'02"3; 2. Astier-Vauclaire (Peugeot 208 R2) a 33"8; 3. Folb-Guieu a 1'33"1; 4. Tannert-Heigl a 4'46"2; 5. Radstrom-Johansson a 18'58"6; 6. Ciamin-de la Haye a 20'25"3 (tutti gli altri su Ford Fiesta R2)

Campionato: 1. Solans 144 punti; 2. Ciamin 88; 3. Tannert 87; 4. Astier 83; 5. Radstrom 61

JWRC

Gara: 1. Solans-Ibáñez in 3.29'02"3; 2. Folb-Guieu a 1'33"1; 3. Tannert-Heigl a 4'46"2; 4. Radstrom-Johansson a 18'58"6; 5. Ciamin-de la Haye a 20'25"3

Campionato: 1. Solans 158 punti; 2. Ciamin 125; 3. Folb 92; 4. Tannert 80; 5. Radstrom 77



PROFETA IN PATRIA

Il catalano Solans, sopra, ha trionfato nel Jwrc ed ha portato a casa il super premio previsto: sette gare del Wrc2 2018 con una Fiesta R5

BASSAS JUNIOR

Josep Bassas, figlio del compianto Pep, s'è aggiudicato al volante di una Peugeot 208 R2 la penultima prova del volant Racc.

VIDEOGAME

A Salou è stato presentato il nuovo gioco Scalextric prodotto dalla Fabbrica de Juguetes in partnership con la Wrc. I primi a sfidarsi sono stati Mikkelsen, Léfèbvre, Latvala e Tanak, che avevano appena presenziato alla conferenza stampa pre gara.

VELOCITÀ

Nel lungo rettilineo della decima speciale, Montemell, la Toyota di Esapekka Lappi ha fatto rilevare una velocità di ben 192 kmh.

VATANEN CRASH

Brutto incidente per Max Vatanen nella speciale di Bot, che è stata sospesa per permettere l'evacuazione in elicottero del finlandese in gara su una Fiesta R5 della M-Sport. All'ospedale di Tarragona è stata diagnosticata a Vatanen Jr. una commozione cerebrale.

SALOU DA R5

La super speciale di Salou si addice particolarmente alle R5, con Jan Kopecky che ha fatto segnare il secondo tempo assoluto, a soli 6 decimi da Ogier, al volante della Skoda Fabia ufficiale. Bene anche il nostro Andolfi, sesto a 4"1. Ben cinque R5 si sono classificate tra i primi nove.

HYUNDAI WRC ITALIANE

Al prossimo Rally di Como (20-21 ottobre) che chiuderà il CiWrc faranno il loro debutto nella serie tricolore le Hyundai Wrc versione 2016 - quelle cioè a 5 porte - recentemente consegnate alla squadra italiana che fa capo ai Fontana. Due le i20 Wrc 2016 in gara a Como, affidate rispettivamente a Corrado Fontana e Massimo Pedretti, il popolare "Pedro" plurivincitore nei rally storici con la Lancia e passato quest'anno alle moderne.

Tutti nell' **Arena**

A VERONA SI GIOCANO IL TITOLO IN TRE. CON ANDREUCCI CHE AVRÀ UNO SCUDIERO DI LUSSO: LUCA ROSSETTI! I RIVALI CAMPEDELLI E SCANDOLA, INVECE, CONTERANNO SOLO SU SE STESSI

di Daniele Sgorbini



PAOLO ANDREUCCI

**PEUGEOT 208
T16 PIRELLI
PUNTI VALIDI 81,5
POSSIBILITÀ
DI SUCCESSO 50%**

Pur dovendo al momento scartare 3 punti, il toscano di Peugeot Italia è quello con le maggiori possibilità di conquistare lo scudetto. Andreucci non è obbligato a vincere; addirittura potrebbe festeggiare il decimo titolo già alla fine della prima tappa, in caso di stop dei suoi avversari.

Grandi manovre in vista della volata a tre per la finalissima del Tricolore 2017. L'ambiente del Campionato Italiano, che il prossimo fine settimana manderà in scena per l'ultimo atto della stagione il Rally Due Valli, è decisamente in ebollizione. La gara organizzata dall'Acì Verona, forte del coefficiente 1.5, è in grado di riscrivere la storia. La sfida che contrappone Paolo Andreucci, Simone Campedelli e Umberto Scandola si annuncia quantomai calda e lo squadrone Peugeot-Pirelli, per cercare di assicurare al garfagnino la conquista del decimo scudetto, sta calando sul tavolo alcuni assi decisamente pesanti.

Il gommista milanese ha arruolato infatti Luca Rossetti, fresco di titolo Irc, che a Verona avrà a disposizione la Skoda Fabia R5 gommata appunto Pirelli della PA Racing. E la Peugeot Italia, dal canto suo, ha deciso di promuovere sul campo Marco Pollara, che dopo essersi aggiudicato la vittoria matematica sia nel Tricolore 2Rm che nello Junior, al Due Valli debutterà sulla 208 T16 lasciata libera da Kalle Rovannerpa. Un bello schieramento di forze, dunque, con Rossetti pronto ad infilarsi nei piani alti della classifica per sottrarre punti ai due rivali di Andreucci nella lotta al titolo: i piloti non iscritti al Cir, infatti, non acquisiscono punti ma - nel caso - li tol-

gono. Pirelli, ancor più che Peugeot, vuol fare tutto il possibile per conquistare il Tricolore contro Campedelli e Scandola - entrambi gommati Michelin naturalmente - e Andreucci avrà dalla sua un alleato decisamente in grado di fare la differenza e pronto a mettersi al servizio della causa (come fatto da Rovannerpa a Roma, con l'anticipo pagato nel finale, ndr) in caso di necessità.

Giochi di squadra che da sempre fanno parte del mondo delle corse e per i quali può scandalizzarsi solo chi di motorsport non mastica ma è perlomeno curioso che tra loro ci sia proprio Rossetti, che in passato è stato tra gli ossi più duri per il toscano e con il quale non sono mancati gli attriti. Tra i due non c'è mai stata simpatia e la rivalità esplosa ai tempi del confronto tra Peugeot e Abarth non si è mai sopita. Eppure, a Verona proprio Rossetti potrebbe trovarsi nelle condizioni di mettersi al servizio di "Ucci". I casi della vita...

Le contromisure

Di fronte a questo schieramento di forze da... terza guerra mondiale, come si sono attrezzati gli altri contendenti al titolo? Sia nell'entourage di Campedelli sia in quello di Scandola hanno valutato le contromosse, ma alla fine è più che probabile che i due



SIMONE CAMPEDELLI

**FORD FIESTA
R5 MICHELIN
PUNTI VALIDI 76
POSSIBILITÀ
DI SUCCESSO 30%**

Se fa come a Roma, imponendosi in entrambe le tappe e andando a vincere il rally intero, Simone è campione. Il romagnolo lo sa bene e anche per questo pensa di non perdere troppo tempo con il pallottoliere o a cercare alleati: «Devo smazzarmela io» dice. Non sarà facile, ma è nella condizione di dover pensare “solo” a guidare.



inseguitori facciano da soli. A Campedelli occorre vincere per far suo il titolo e non dovendo giocare in difesa, in fin dei conti, non ha bisogno che qualcuno sottragga punti agli avversari: gli occorre comunque spingere forte e mettere il muso della sua Fiesta davanti a tutti.

In Brc avevano valutato di portare a Verona Giandomenico Basso con la seconda Fiesta R5 (quella alimentata a Gpl, che è stata riconvertita in benzina), ma alla fine il team piemontese ha deciso di investire le risorse in una giornata aggiuntiva di test per Simone. Tanto per non lasciare nulla al caso, soprattutto a livello di gomme e assetti, la vera chiave di volta del Due Valli. Discorso simile in casa Skoda: Riccardo Scandola ha sondato i pezzi da novanta della squadra ceca, provando a far scendere in Italia Jan Kopecky (che sulle nostre strade ha già corso) e Pontus Tidemand ma entrambi avevano già da tempo altri impegni. Contatti presi pure con Freddy Loix, anche se l'approccio è andato abbastanza per le lunghe.

Di certo a Verona, da venerdì sera a domenica pomeriggio ci sarà decisamente da divertirsi. Sperando che l'unico arbitro resti il cronometro e che certi episodi che in passato hanno macchiato l'Italiano, vedi pietre “casualmente” in traiettoria, restino soltanto un (bruttissimo) ricordo.

La gara

Arrivo in piazza Brà e due prove in città per il Due Valli 2017: la prima darà il via alla gara ed è in programma venerdì 13 dalle 19.05; mentre la seconda chiude il giorno uno alle 17.59 di sabato 14. Entrambe sono ricavate nel parcheggio “C” del Palasport di Verona. Arrivo, dopo 16 prove speciali, nel pomeriggio di domenica 15, dalle 17.30, in piazza Brà, proprio ai piedi dell'Arena. ●



UMBERTO SCANDOLA

**SKODA FABIA
R5 MICHELIN
PUNTI VALIDI 71
POSSIBILITÀ
DI SUCCESSO 20%**

Anche lui, come Campedelli è obbligato a vincere per far suo il Tricolore ma nel suo caso potrebbe anche non essere sufficiente. Infatti, per cucirsi sulla tuta il secondo scudetto deve sperare che Andreucci non vada più in là di due terzi posti di giornata. Meglio, pure nel suo caso, pensare solo ad accelerare.



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Gryazin-Fedorov (Skoda Fabia); 2. Rovanpera-Halttunen (Ford Fiesta); 3. Habaj-Dymurski (Ford Fiesta).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Kajetanowicz

Eurotris triste

IL POLACCO ANCORA CAMPIONE SI FERMA IN SEGNO DI LUTTO PER UN INCIDENTE AEREO. LA GARA A GRYAZIN SU ROVANPERA

di Gianni Cogni

Kajetan Kajetanowicz e Jaroslaw Baran si sono confermati campioni d'Europa per il terzo anno consecutivo – un record senza precedenti nella storia della serie continentale - con la Ford Fiesta R5 del team Lotos ma il polacco non ha potuto nè voluto festeggiare. Addirittura, "Kajto" si è ritirato a due prove dalla fine in segno di lutto per l'incidente occorso poco prima ad un elicottero nei pressi del traguardo della prova speciale numero 11, costato la vita ad uno dei suoi occupanti, un amico del pilota polacco. Kajetanowicz il titolo europeo se lo era virtualmente garantito già con il risultato di Roma ed è bastata la prima tappa del conclusivo Rally Liepaja per averne la certezza anche aritmetica. Bruno Magalhaes, unico rimasto a poterglielo contendere, ha finito infatti contro un albero la sua gara nel concitato finale della prima giornata del rally, dovendo così dire addio alle sue residue speranze.

Teatro decisivo il chilometro e mezzo scarso della prova spettacolo in città. Un violento acquazzone ha lasciato ampie poz-

zanghere sull'asfalto del breve slalom fra gli alberi che avrebbe dovuto ripetersi per due volte in sequenza in chiusura di tappa. Su una di queste pozzanghere Magalhaes ha perso aderenza senza riuscire nemmeno ad accennare la curva e sbattendo contro un albero. Destino simile nella dinamica ed identico nelle conseguenze poco dopo anche per Alexey Lukyanuk, con conseguente interruzione della prova e cancellazione della sua ripetizione. Con il massimo titolo assegnato, l'attenzione si è spostata soprattutto sul duello al vertice: Nikolay Gryazin e la sua Skoda Fabia R5 contro Kalle Rovanpera al debutto europeo con la Ford Fiesta R5 – vettura che utilizzerà anche nel debutto mondiale in Galles e poi in Australia – fresco di diciassettesimo compleanno e di rilascio della patente.

Giornata speciale anche per Gryazin, che ha compiuto il ventesimo anno proprio in coincidenza con la prima tappa. Il russo - primo leader della gara ed al posto d'onore dietro Lukyanuk per appena 3 decimi di secondo al momento del problema che



ha attardato quest'ultimo – ha ingaggiato un duello serratissimo per tutta la gara con Rovanpera. Grazie anche ad un "dritto" del finlandese ha chiuso la prima tappa con 18"3 di vantaggio, mentre il terzo, l'appagato Kajetanowicz, era già ad un minuto. Nella seconda giornata il botta e risposta fra i due giovanissimi continuava sul filo del perfetto equilibrio, tanto che nell'arco dell'intera giornata solo 2 decimi di secondo li hanno separati. ●

LARGO AI GIOVANI

Chris Ingram, sotto, vincitore della classifica Junior nell'Europeo con l'Opel Adam R2. Al Liepaja ha vinto il ventenne Gryazin, a sinistra, che ha battuto il 17enne Rovanpera, in basso. Il titolo continentale è andato per la terza volta a Kajetanowicz, al centro. A destra Cresci, vincitore a Pistoia



ALL'INGLESE IL COMBATTUTO UNDER 27

Ingram fa suo il titolo Junior

Al Liepaja c'erano vari titoli europei da assegnare, soprattutto quello per le Erc2 che ci riguardava da vicino visto che prima della gara a comandare la classifica c'erano i nostri Zelindo Melegari e Maurizio Barone con la Mitsubishi Lancer. Ritiratosi a Roma dopo l'iniziale speciale spettacolo per raggiungere il papà morente, Melegari sugli sterrati lettoni ha cercato di puntare sulla sua affidabilità nella speranza che fosse il rivale ungherese Tibor Erdi a sbagliare ma non è stato così. Anzi, è stato proprio l'emiliano ad uscire di strada sulla prova speciale conclusiva di questa sua comunque straordinaria stagione. Incertissima nei pronostici ed anche nello svolgimento, la lotta a tre per il titolo Junior Under 27 si è conclusa con il successo dell'Opel Adam ufficiale dell'inglese Chris Ingram davanti alla Peugeot 208 di Filip Mares, sorprendente ma meritato leader di stagione prima del via. Sempre secondo le attese ad attaccare e dominare all'inizio è stato il finlandese Huttunen con l'altra Opel ufficiale. Ma sul finire della prima tappa, bersagliata dalla violenta pioggia (per questo la gara ha avuto anche diverse prove accorciate stante lo stato pessimo del fondo), il talento nordico è incappato in una doppia foratura precipitando in classifica. Con il risultato del Rally Liepaja Ingram si è assicurato anche il titolo Erc3. Considerando poi che Tamara Molinaro (che si è brillantemente comportata anche in Lettonia) aveva già vinto il titolo femminile e Marijan Griebel il titolo junior Under 28, l'albo d'oro 2017 è stata una totale beneficiata per i piloti Pirelli che si sono garantiti tutti i titoli a disposizione.



Cresci bello e possibile

COPPA ITALIA AL BIBBIENESE CON LA FIESTA WRC IL SUCCESSO NEL PISTOIA CHE HA CHIUSO LA 3ª ZONA

PISTOIA - Roberto Cresci e Fabio Ciabatti si sono aggiudicati con merito la 38esima edizione del Rally città di Pistoia, ultimo atto della Coppa Italia 3. Zona che ha visto il primo successo assoluto in carriera per il pilota bibbienesse.

Al volante della Ford Fiesta Wrc con i colori della scuderia Etruria, reduce da una stagione Irc con alterne fortune, Cresci ha spadroneggiato sin dall'inizio.

Come dimostra il fatto di essersi aggiudicato sette prove speciali delle otto in programma.

Con una partenza fulminante, dopo le prime quattro speciali Cresci aveva già 48"3 su Tognozzi. Poi, prima del via della speciale di Montevettolini, attimi di panico per Cresci, che "pagava" un minuto di ritardo, perdendo la testa della gara. Pronta reazione e nella speciale di Casore, la più lunga con i suoi oltre ven-

ti chilometri, Cresci attaccava ancora, centrando il sesto successo parziale.

Intanto si consumavano due ritiri importanti. Simone Lenzi si fermava per la rottura del motore e Diomedei per noie tecniche.

Poi Cresci, tornato a martellare nel finale, vinceva la speciale di Montevettolini e scavalcava Pinelli al vertice della classifica.

Finale scoppiettante, con Tognozzi (Skoda Fabia R5) che riusciva a superare

Cresci, aggiudicandosi la difficile speciale di Casore mentre Pinelli, secondo in classifica usciva di scena. Il suo rush finale permetteva a Federico Gasperetti (vincitore lo scorso anno) di conquistare la terza piazza.

Grande festa all'arrivo per Roberto Cresci e Fabio Ciabatti, in trionfo al termine di una stagione come detto non molto fortunata.

Gianni Mancini

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Cresci-Ciabatti (Ford Fiesta Wrc); 2. Tognozzi-Pinelli (Skoda Fabia R5); 3. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3T)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Stratos mon amour

C'è un francese che ama la Stratos più degli italiani. Si chiama Erik Comas, è stato un ottimo pilota in pista - con 4 stagioni in Formula Uno e un quinto posto al Gp Francia '92 sulla Ligier come fiore all'occhiello - ma da piccolo avrebbe voluto diventare un campione di rally. S'innamorò della "Bête à gagner" quando aveva solo 16 anni: «Ero al Rally di Montecarlo, dalle parti di St.Jean en Royans - ricorda Erik - e vedo arrivare la Stratos bluette di Darniche, che poi vincerà per 6" su Waldgard, ed è una rivelazione. Capisco che è la macchina della mia vita».

- Anche se poi ci sono voluti 38 anni per vedere Comas correre, e vincere un campionato, con la Stratos. Quest'anno, infatti, è arrivato il titolo Europeo, nel 2° Raggruppamento, conquistato con tre vittorie assolute e 5 di categoria in 6 presenze...

«Io volevo fare i rally ma i miei genitori non volevano che corressi e così, mentre aspettavo di raggiungere la maggiore età, mi diedi al karting e vinsi. Poi partecipai alle scuole di pilotaggio, che allora in

**ERIK COMAS
E LA LANCIA,
UNA PASSIONE
DI LUNGA DATA.
CORONATA
DAL SUCCESSO
NELL'EUROPEO.
40 ANNI DOPO
DARNICHE**

di **Sergio Remondino**

Francia erano una logica conseguenza, qualificandomi per le finali delle due più importanti: "Volante Elf" e "Marlboro cerca un campione"! Le due selezioni si svolgevano lo stesso giorno, scelsi il "Volante Elf" e vinsi. Era il 4 novembre 1984, avevo appena compiuto 21 anni».

- Una vittoria che aprì a Comas le porte della carriera in pista, che come detto lo ha portato in F.1 dopo aver vinto la F.3000 nel '90 con la Lola Dams e che lo ha visto poi protagonista a lungo in Giappone, nelle gare Gt, con la Nissan. Fino al 2006, quando ha concluso la carriera da pilota professionista ed ha - finalmente - potuto dedicarsi agli amati rally...

«E ho messo su il mio team, arrivando a gestire dieci Alpine A110 e vincendo come pilota il Tour de Corse ed il Tour Auto nel 2008. Poi, nel 2011, ho venduto il team».

- E la Stratos è arrivata finalmente nella sua vita per davvero...

«Ne avevo una, stradale. Poi ho acquistato una

LA BELVA

RUGGISCE ANCORA

A fianco, Erik Comas con Andrea Chiavenuto e Alberto Pincin con Yannick Roche: è il team che ha riportato al successo la Stratos, questa volta nei rally storici. Nella foto piccola in basso, la vettura di Comas quando correva con Ulisse Carini, negli Anni '80



fotografie BETTIOL

Gruppo 4 e ho iniziato a fare i rally storici, vincendo subito il Tour Auto, nel 2013, 40 anni dopo il grande successo di Munari».

- Il sogno era coronato. Ma era solo l'inizio...

«Sì. Mi ci sono gettato a capofitto. Vedevo i festeggiamenti in Francia per i 40 anni della vittoria Alpine nel primo Mondiale rally della storia, nel '73, e poi vidi che nessuno faceva niente per celebrare i trionfi della Stratos: tre mondiali e tre europei. Mi sembrava incredibile. Così diedi vita ad un sito - lanciastratos.com - ma non mi bastava. Mi è venuta voglia di fare un libro e l'editore Michel Hommel ha subito accettato ma con poco tempo. L'abbiamo scritto io e Dominic Pascal in 10 mesi e presentato a fine 2015».

- Perché tutto questo?

«Perché la Stratos lo merita! Perché volevo farla tornare a correre e vincere ancora dopo i titoli iridati 1974, '75, '76 ed i tre europei conquistati nel '76, '77 e '78».

- E c'è riuscito...

«Già. La cosa che più mi soddisfa è che ho vinto il Campionato Europeo a 40 anni esatti dal secondo titolo centrato da Bernard Darniche con la Stratos Maglioli di Chardonnet».

- Ci racconti l'impresa, dall'inizio...

«Ho acquistato da un privato una bella Gruppo 4. È la vettura numero 1826 del 1979. Una 2 valvole tra le poche ad aver sempre corso con il motore con il quale è uscita dalla Lancia. E che ha tuttora. L'hanno usata all'epoca Giorgio Prestini e Ulisse Carini, disputando solo 15 rally in tutto in tre stagioni. Poi ho proposto una collaborazione alla Zenith, azienda che detiene i diritti per fare orologi firmati Stratos, e da lì è partito tutto».

- E l'avventura è iniziata a Biella, non lontano da dove Maglioli firmava le sue mitiche Stratos...

«Il fatto che ha cambiato tutto è stato aver conosciuto Andrea Chiavenuto. È grazie a lui che ho potuto correre con una macchina vincente. Ha fatto un capolavoro. È un tecnico sopraffino, un genio della meccanica, con una grande sensibilità. Non dorme finché non è tutto a posto. Gli ho portato la Stratos, mi ha detto: "Ci vorranno almeno 5 o 6 mesi prima che arriviamo dove vogliamo". È stato

di parola. Peccato non averlo conosciuto prima!».

- Come si fa a vincere con la Stratos contro le auto degli Anni '90?

«Perché la Stratos è l'unica "monoposto" mai costruita per i rally! Con lei le prove le vinci in curva, in appoggio, nel misto. In discesa. Li diventa formidabile, se riesci a metterla a posto d'assetto. Ma devi essere al massimo. Non faccio mai più di una, massimo due prove senza intervenire sulle barre e le poche altre regolazioni possibili. Non abbiamo nemmeno gli ammortizzatori regolabili! E gli avversari hanno 100 cv in più. Però, quando tutto è perfetto, lei è imbattibile. Poi, ci ha molto aiutato la riduzione del numero di gomme utilizzabili da 14 a 10, introdotta quest'anno dalla Fia. La Stratos le consuma di meno, io non ho faticato a gestirle, guidando "pulito", evitando di essere aggressivo nei tornanti e nelle curve da accelerazione. Gli altri, i rivali che usano vetture Anni '90, quindi con più coppia, più peso e la trazione integrale, hanno dovuto limitarsi, mentre prima non avevano problemi. Un piccolo aiuto ma molto gradito, e - se posso dire - anche giusto! Certo, aver avuto la collaborazione di Chiavenuto e di Yannick Roche, al mio fianco in macchina e non solo, è stato determinan-

te. Ho potuto pensare solo a fare il pilota».

- Tanti credevano che non fosse possibile vincere con la Stratos...

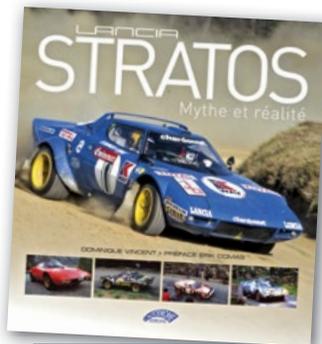
«Ed è proprio questo il bello, aver confermato che è sempre lei la regina dei rally».

- Resta curioso il fatto che un francese se la prenda a cuore più degli italiani per la Stratos...

«Beh, ma non è mica un'esclusiva italiana! A me piaceva molto l'Alpine A110, ci ho corso e vinto nei rally storici, ma la Stratos è un'altra cosa. Un'altra dimensione. Il suo motore Ferrari, quelle sue forme straordinarie, che ancora oggi colpiscono: è partito tutto da lì».

- E adesso?

«Ora voglio godermi il mio 10° titolo da pilota ed il 4° Europeo vinto dalla Stratos. Poi vedrò. Non credo che m'impegnerò più in un intero campionato». ●



HO FATTO IL SITO
E UN LIBRO SULLA
STRATOS PERCHÉ
VOLEVO CHE
SI PARLASSE
ANCORA DI LEI

ERIK COMAS



VOLEVO
DIMOSTRARE
CHE LA STRATOS È
ANCORA VINCENTE
E SONO FELICE DI
ESSERCI RIUSCITO

ERIK COMAS



Russell stella del futuro

di Massimo Costa

JEREZ DE LA FRONTERA - Si chiama George Russell, ha 19 anni, ha modi di fare da vero gentleman, arriva dalla Gran Bretagna. Questo, in breve, l'identikit del nuovo campione della Gp3 Series, incoronato come Charles Leclerc (F2) a Jerez. Russell ha portato al team Art il terzo titolo consecutivo dopo quelli ottenuti nel 2015 con Esteban Ocon e nel 2016 con lo stesso Leclerc. Pilota Junior Mercedes, Russell ha preso il comando della classifica generale nel terzo round di Silverstone e da quel momento non lo ha più mollato. Quattro vittorie, tre pole, l'inglese è un pilota metodico, aggressivo quando serve, come in gara-1 quando alla curva 2 subito dopo il via ha superato con qualche rischio Jack Aitken, suo primo rivale in campionato nonché compagno di squadra.

A Jerez non ha tagliato il traguardo per primo dovendo accontentarsi di un 2° e un 4° posto, tanto è bastato per mettere la parola fine alla stagione 2017, che però vivrà ancora un appuntamento ad Abu Dhabi a fine novembre. Su di lui ha puntato la Mercedes che lo ha inserito nel proprio programma Junior. Nei test collettivi F1 di Budapest a inizio agosto, Russell ha guidato per ben due giorni la W07 di Hamilton e Bottas lasciando una buona impressione. Il prossimo anno sarà probabilmente in Formula 2 con il team che lo ha accompagnato al trionfo, la Art, anche se c'è qualche possibilità che finisca in Dams.

Il circuito andaluso di Jerez ha anche regalato la prima vittoria in Gp3 ad Alessio Lorandi. Un successo che arriva dopo un periodo negativo di quattro gare consecutive dopo un ottimo avvio di campionato che lo aveva portato ad essere il primo dei piloti anti-Art.

Il 19enne del team Jenzer ha avuto un inizio di fine settimana in salita, con un turno di prove libere che lo aveva lasciato nelle ultime posizioni, ma assieme al suo ingegnere Visintini ha ribaltato la situazione in qualifica riuscendo a piazzarsi sesto. La doccia fredda è arrivata poco dopo con una penalità di tre posizioni in griglia perché reo di avere rallentato il sopraggiungente Leonardo Pulcini. Ma le immagini avevano evidenziato che Lorandi a sua volta era stato rallentato da Aitken e non poteva far nulla per togliersi di impaccio.

I commissari sportivi hanno, però, deciso così provocando le ire del team Jenzer. In gara-1, partito nono, Alessio si era posto come obiettivo di guadagnare una posizione per concludere ottavo e avere la possibilità di partire dalla posizione del poleman per gara-2 per la nota regola della griglia invertita. C'era riuscito avendo subito passato la Tatiana



**IL PILOTA JUNIOR MERCEDES
CONQUISTA IL TITOLO CON UN
ROUND D'ANTICIPO. LORANDI
A SEGNO IN GARA-2**

UNA CAVALCATA TRAVOLGENTE

**Al termine di una stagione
entusiasmante Russell,
sopra e in alto nell'altra
pagina ha vinto il titolo di
Gp3. Sotto, Fukuzumu
vincitore in gara-1**

Calderon, ma all'ultimo giro, per via di una gomma posteriore che perdeva pressione, è stato attaccato da Giuliano Alesi. Il francese, nel rettilineo tra la curva 5 e la 6, ha forzato la manovra con due ruotate, la seconda forse eccessiva. Lorandi aveva così concluso nono, ma è tornato ottavo dopo che i commissari hanno penalizzato Alesi per manovra pericolosa. Il francese non l'ha presa bene. In mezzo a tutta questa serie di eventi, Lorandi ha saputo





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fukuzumi; 2. Russell; 3. Aitken. Gara-2: 1. Lorandi; 2. Boccolacci; 3. Hubert.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



C'È UN CERTO FEELING CON LA CATEGORIA

Italiani ad alta quota

Tra gli italiani e la serie GP3 c'è un certo feeling. Iniziato però, tardivamente. Dal 2010 al 2012, nessuna vittoria, poi nel 2013 il digiuno è stato interrotto da Venturini, primo in gara 2 a Silverstone. Ancora zero successi nel 2014 mentre l'anno seguente a far suonare il nostro inno ci hanno pensato Cecon, due volte sul gradino più alto del podio nelle gare 2 di Silverstone e Budapest, e soprattutto Ghiotto con ben cinque successi (Spielberg, Budapest, Spa, Sochi, Sakhir) e il secondo posto finale in campionato, perso all'ultima corsa contro Ocon. Quell'anno, in graduatoria Fuoco si era piazzato sesto e Cecon settimo. Nel 2016, Fuoco ha riportato due successi a Silverstone gara 2 e Hockenheim gara 1 concludendo la stagione in terza posizione. Anche nel 2017 la bandiera tricolore è finita sul pennone più alto grazie a Lorandi, vincitore nella gara 2 di Jerez e al momento sesto in campionato.

mantenere la concentrazione necessaria per effettuare una grande gara-2. Scattato al comando senza esitazioni, ha tenuto a debita distanza Boccolacci finché non è entrata in pista a 4 giri dal termine, la safety-car per un contatto tra Niko Kari e Daniel Ticktum, in lotta per il terzo posto. Al restart, a 1 giro dall'arrivo, Lorandi è stato perfetto ed ha potuto festeggiare. Davanti a Boccolacci, buon secondo per il team Trident. ●

LA PRIMA VOLTA DI ALESSIO

Sotto a destra, fa festa sul gradino più alto del podio Alessio Lorandi che ha ottenuto la prima vittoria in Gp3 precedendo Boccolacci, sotto in azione



Nell'ultimo round della serie Imsa, successo meritato per la Ligier-Nissan, sotto la Ferrari 488 di Balzan-Cressoni-Nielsen che ha conquistato il titolo nella categoria Gtd



Grandi imprese

LA PETIT LE MANS VA ALLA LIGIER-NISSAN DI HARTLEY-DALZIEL E SHARP. IL TITOLO GTD È GRIFFATO DALLA FERRARI

Vittoria meritata per la Ligier Nissan Dpi di Hartley-Dalziel-Sharp alla 20ª Petit Le Mans, 10 Ore nata nel 1998 per volere di Don Panoz. Nominato per l'occasione Grand Marshal, è stato proprio il figlio dell'emigrato abruzzese Eugenio Panunzio a dare il via all'ultima gara Imsa 2017, che già all'abbassarsi della bandiera verde ha visto assegnati i titoli Dpi ai fratelli Taylor, a Garcia e Magnussen quello GtM ed a Christina Nielsen ed Alessandro Balzan quello Gtd, ai quali da regolamento è bastato prendere il via per marcare i punti necessari. La gara ha preso il via con asfalto bagnato. Dopo 10 minuti ecco i primi rientri in pit lane per passare dalle rain alle slick ed il primo episodio chiave, quando Cressoni per lasciare spazio al doppiaggio di Castroneves ha messo le ruote sull'umido in staccata e si è intraversato, andando a speronare il brasiliano e causando l'ingresso della prima safety car. Sia la Ferrari che l'Oreca hanno ripreso la pista, col prototipo staccato di un giro dopo la sostituzione della parte posteriore e Cressoni punito con un drive through per essere rientrato con la pit la-

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Sharp-Dalziel-Hartley; 2. Cameron-Curran-Conway; 3. Montoya-Castroneves-Pagenaud.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

ne chiusa. Alla prima ora è emersa la superiorità delle Ligier, con le due Dpi Nissan di Dalziel e Senna a fare l'andatura seguita dalla LmP2 di Van der Zande. Dopo 1 ora e mezza lo spettacolare crash di Jose Gutierrez ha causato una nuova fase di safety car, con la Ligier #52 finita quasi in verticale sulle gomme alla curva 5, poi è arrivato l'abbandono della Cadillac fresca vincitrice del campionato con il motore K.O. alla terza ora. A metà gara hanno transitato al comando le Cadillac di Curran e Albuquerque, mentre la Nissan di Sharp ha perso posizioni dopo un tamponamento subito dalla Oreca di Miller. A due ore dal termine le neroverdi hanno ripreso la testa, con la #2 di Dalziel davanti alla #22 di Senna e poco dopo Montoya, rientrato nel giro dei primi, forava a seguito di un contatto con una Lexus Gt3. La gara si è decisa all'ultimo restart, quando il leader Derani ha pagato un drive through per aver inspiegabilmente spinto contro le barriere la Ford di Briscoe. Passava così in testa Albuquerque ma per poco, anche lui punito da uno stop and go di 1' per aver deliberatamente mandato nell'erba la Ca-

CON UN DREAM TEAM

Penske subito podio

Ritorno con podio per il Team Penske in Imsa. In vista dell'impegno ufficiale nel 2018 con la Acura Arx-5 Dpi, la squadra si è schierata a Road Atlanta con una Oreca Gibson LmP2 e tre pezzi da novanta come Montoya, Pagenaud e Castroneves. Un rientro annunciato solo pochi giorni prima della gara, visto che negli ultimi test la vettura era rimasta seriamente danneggiata da un'uscita di pista del brasiliano. Riparata appena in tempo e schierata con lo storico #6 sulle fiancate, la nera Oreca è scattata dalla pole proprio grazie a Castroneves, destinato ad affiancare Montoya e Cameron tra i piloti che il prossimo anno porteranno al debutto la Acura Dpi, mentre per quanto riguarda il quarto nome il più gettonato è Ricky Taylor. Roger Penske riesce così affiancare ai due veterani sudamericani i giovani americani più forti, strappandoli entrambi a Cadillac. Rinforzarsi indebolendo gli avversari più pericolosi, una mossa che la dice lunga sulle ambizioni del "Capitano" nel 2018.



dillac di Cameron. A quel punto Hartley con una serie di giri veloci ha tenuto lontano Cameron fino a vincere con 7" di margine. In GtM vittoria storica per la Bmw M6, all'ultima gara prima dell'arrivo dalla nuova M8 Gte, grazie a Auberlen-Wittmers-Sims. 3ª la 488 di Fisichella-Vilander-Per Guidi che partita dalla pole ha perso molto tempo nelle fasi centrali di gara a causa di una portiera. 5º Bruni dopo lo spavento preso nel suo primo turno, quando ad un pit stop un principio d'incendio lo ha visto uscire velocemente dalla Porsche. In Gtd vittoria Audi, con Balzan-Nielsen-Cressoni che dopo anche guasto ad un semiasse hanno finito 9º, consegnando alla Ferrari il titolo costruttori.

Diego Fundarò



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Tarquini; 2. Vernay; 3. Huff. Gara-2: 1. Huff; 2. Morbidelli; 3. Nash.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Tarquini prima firma

DEBUTTO TRIONFALE PER GABRIELE E LA HYUNDAI CHE SI IMPONGONO IN GARA-1. HUFF VINCE GARA-2. VERNAY LEADER

ZHEJIANG - Sul gradino più alto del podio, ascoltando l'Inno di Mameli, si è emozionato come se avesse vinto per la prima volta; eppure, nella sua lunghissima carriera, il 55enne Gabriele Tarquini, di cotte e di crude, ne ha viste tanto. Ma, a lui e a tutti, non è sfuggita la portata dell'impresa compiuta in Cina: portare subito al successo la nuovissima Hyundai i30N. «Per un rookie nella Tcr come, non c'è male», ci ha poi scherzato su. Che la vettura con cui la Casa coreana debutta in

pista rappresenti un ulteriore step nell'evoluzione della 'specie Tcr' lo si capisce soltanto a guardarla. Ma che la macchina sviluppata dall'équipe di Andrea Adamo, potesse vincere subito era tutto da vedere. Velocissime già in prova, con Alain Menu, l'altro stagionato big alla guida della i30N, primo in Q1, le Hyundai non hanno potuto prendere parte alla Q2: provviste ancora di omologazione provvisoria, erano trasparenti a effetti di classifica, senza prendere né bloccare punti.



SCENE DA UNA VITTORIA

Subito vincente con l'esordiente Hyundai i30N, Gabriele Tarquini è stato il protagonista assoluto nella tappa cinese della Tcr International

Ma il partire dalla settima fila non è stato un gran problema. Mentre a Menu veniva subito comminato un drive-through per aver spedito a muro Dupont al via, Tarquini era già settimo alla fine del primo giro. Il suo passo era davvero superiore a tutti e al 12esimo prendeva inesorabilmente il comando, andando a vincere sulle Golf, qui molto in verva, di Vernay, Huff e Morbidelli. Inevitabile che alle vetture coreane venisse imposta un'immediata BoP prima di gara-2. Con 40 kg di zavorra e il 5% in meno di potenza, Menu e Gabriele hanno agguantato rispettivamente il quarto e il sesto posto, in una gara spettacolare e senza esclusione di colpi, che ha visto tutti i protagonisti darne e riceverne, con Kajaja, Comini, Vervisch, Tassi, Verney e Homola nel ruolo di vittime eccellenti (l'Alfa di Borkovic era già stata messa ko in gara-1).

Fra i sopravvissuti, l'ha spuntata Rob Huff, guarda caso un altro ex-campione del mondo Turismo, sgomitando meglio di tutti e precedendo un ottimo Morbidelli. Entrambi erano riusciti a riacchiappare la Seat di Nash, che pur si era costruito un vantaggio di ben 7 secondi, alla fine terzo. Huff, al secondo centro in Tcr dopo Macao 2015, ha così dato una bella mano (era la sua missione, che finisce qui) al compagno Verney, che torna primo in classifica e arriverà a Dubai per la tappa decisiva con 21 punti di vantaggio su Attila Tassi. Il magiaro ha vissuto in Cina un weekend da disperso, raccogliendo un solo punto. Le Honda, d'altronde, hanno sofferto parecchio, con Roberto Colciago a salvare il salvabile (un settimo e un ottavo).

Alfredo Filippone

NUOVA PISTA SOTTO AI RIFLETTORI

Effetto Zhejiang

A 200 km a sud di Shanghai, il distretto di Zhejiang è praticamente un sobborgo residenziale e ricco della megalopoli. Il capoluogo, Shaoxing, è una città media per gli standard locali (8,5 milioni di abitanti), ricca di storia e attraversata da bucolici canali. È qui che un giovane e facoltoso imprenditore, Kevin Jiang, si è inventato l'ennesimo autodromo, un saliscendi di 3,2 km, sinuoso e stretto, che ha dapprima sconcertato tutti («ci sono solo curve da seconda!») ma dove non fare errori e trovare il ritmo giusto si è rivelato una bella sfida e uno scenario pensato apposta per le ruote coperte.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fernandez; 2. Armstrong;
3. Colombo. Gara-2: 1. Armstrong;
2. Van Uiter; 3. Lorandi. Gara-3: 1.
Fernandez; 2. Petrov; 3. Armstrong.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Armstrong allunga in vetta

**SEMPRE A PODIO IL NEOZELANDESE DELLA PREMA, CHE VINCE GARA-2
E PUNTA AL TITOLO. DUE SUCCESSI PER IL VENEZUELANO FERNANDEZ**

di **Dario Lucchese**

SCARPERIA - La F4 Tricolore continua ad avere un continuo avvicendamento di protagonisti, ma non individua ancora il suo campione. Ad assegnare il titolo assoluto sarà difatti l'ultimo appuntamento di Monza, anche se al Mugello a mettere ancora una volta le cose in chiaro è stato Marcus Armstrong. Il giovane neozelandese della Prema ha concluso tutte e tre le gare sul podio, centrando nella seconda la quinta vittoria di questa stagione ed estendendo ulteriormente il proprio vantaggio in campionato nei confronti di Job Van Uiter, che pur rimanendo secondo in classifica adesso paga 53 lunghezze. Saranno loro ad animare sul circuito brianzolo la sfida finale, anche se a fare da ago della bilancia potrebbero esserci tante variabili. Una di queste ha un nome: Sebastian Fernandez. Il venezuelano della Bhaitech, quando è in forma rappresenta sempre un avversario ostico per tutti e al Mugello, questa volta, era davvero "in palla" e lo ha dimostrato andando a segno nella prima e nella terza gara del week-end. Fernandez ha anche stabilito la prima pole, partendo davanti a tutti in gara-1, con Armstrong che dalla prima fila ha tenuto dietro a sua volta Lorenzo Colombo. L'Italiano, compagno di squadra di Fernandez, si è confermato come la terza forza della serie nazionale. Un inizio non brillante invece per Van Uiter (Jenzer), che

MARCUS IN RIALZO
Armstrong, in azione e sul podio in alto, ha vinto Gara-2 e ora ha ottime chance di titolo nella F4 Tricolore. Due vittorie al Mugello per Fernandez, sopra a destra. Bene in Toscana Leonardo Lorandi, a destra, 17enne fratellino di Alessio, vincitore della classifica Rookie. Sotto, a destra, Job Van Uiter ed un contatto duro fra Rodriguez e Saucy

pur dovendo recuperare punti sul leader, arrivando a questo appuntamento con 17 lunghezze in meno, non è riuscito a fare meglio che ottavo. In gara-2 a scattare dalla pole è stato Armstrong, con Van Uiter alle sue spalle, mentre l'uscita di Colombo alla San Donato ha causato una safety car. Un'uscita che in ottica campionato è costata molto cara al pilota della Bhaitech, terzo in classifica alla vigilia della trasferta toscana.

Al re-start Leonardo Lorandi (di cui leggete a parte) ha immediatamente provato a passare Van Uiter, scomponendosi con l'asfalto ancora umido e desistendo dal completare la manovra. Armstrong nel frattempo ha preso un certo margine sul resto del gruppo, confermandosi saldamente in testa. Tutto quindi come da "copione", anche se ad animare gli ultimi giri è stato il duello per il terzo posto tra Lorandi e Kush Maini, con il primo dei due che ha resistito agli attacchi dell'indiano agguantando così un podio meritato e la vittoria nella classe riservata ai Rookie, in cui ha preceduto i due brasiliani Luis Felipe Branquinho e Enzo Fittipaldi. Infine il contatto avuto con Gregoire Saucy (alla fine settimo) che ha eliminato Fernandez, in quel momento in lotta con il gruppo di testa pur avendo perso alcune posizioni dopo essere scattato dalla seconda fila.

In gara-3 Armstrong ha nuovamente preso il co-





Lorandi Jr. è il Rookie 2017

IL 17ENNE BRESCIANO LEONARDO HA VINTO LA CATEGORIA IN 16 OCCASIONI SU 18. ED È SALITO SUL PODIO IN GARA-2

Leonardo Lorandi ha matematicamente conquistato il titolo Rookie. Il bresciano, 17 anni, alla sua prima esperienza in monoposto, è stato una costante di questa stagione, finendo davanti nella sua classe in 16 delle 18 gare fino ad ora disputate e riuscendo di sovente ad inserirsi nelle prime posizioni della classifica generale. Al Mugello, il giovane portacolori della Bhaitech non si è smentito, ottenendo in Gara-1 il quarto posto davanti all'altro "deb" d'eccezione Enzo Fittipaldi (nipote del due volte iridato di F.1 Emerson) e poi facendo ancora meglio in Gara-2, quando ha centrato il terzo piazzamento assoluto e infine chiudendo ancora quarto nella terza gara. Al suo attivo, attualmente, anche la vittoria assoluta di Adria ed il secondo posto ottenuto a Imola. In arrivo dal kart, in cui nel 2016 si è laureato campione Wsk nella categoria Kz, chiudendo terzo nell'Europeo, Leonardo segue le orme del fratello maggiore Alessio, protagonista nella Gp3 Series. *«Adesso l'obiettivo è il terzo posto assoluto in campionato. Per il 2018 penso di rimanere in F.4. Mio fratello? Prima o poi lo raggiungo. Abbiamo delle caratteristiche diverse. Io sono molto veloce in qualifica, ma lui ha un passo più regolare in gara e molta più esperienza».* Lorandi "junior" ci scherza su, ma rimane anche con i piedi per terra. *«Ancora c'è tanta strada da fare, come imparare a gestire meglio le gomme. Ma come primo anno sono molto soddisfatto».* ●



mando delle operazioni al via, ma questa volta a mettergli i bastoni tra le ruote è stato Fernandez, che prima ha superato Van Uitert (poi penalizzato per un drive through per partenza anticipata) e quindi, quando mancavano ancora 13' allo scadere del tempo, è balzato in testa superando il neozelandese della Prema. Poi anche Artem Petrov si è fatto avanti e a sua volta è subentrato secondo. Il russo della Dr Formula ha subito anche lui una penalizzazione di 5" per avere anticipato lo start, che però non lo ha privato del secondo posto. Terzo Armstrong. ●





AL TRAGUARDO

SUPER GT3-GT3 Gara-1: 1. Malucelli-Cheever. Gara-2: 1. Beretta-Frassinetti. SUPER GT CUP-GT CUP-GTS Gara-1: 1. Vainio-Tujula. Gara-2: 1. Cazzaniga-D'Amico.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



SCENE DA UN TRIONFO

Alex Frassinetti e Michele Beretta, sopra da destra verso sinistra e a fianco con il tricolore, festeggiano la conquista del titolo italiano nella Super Gt3 Pro con la Lamborghini Huracán dell'Ombra Racing, a destra in azione

Lambo anche Tricolore

SCARPERIA - Da Barcellona al Mugello nel segno della Lamborghini. Michele Beretta e Alex Frassinetti hanno conquistato in Toscana, con la Huracán Gt3 della Ombra Racing, il titolo della maggiore classe Super Gt3 Pro nel Campionato Italiano Gran Turismo. Un successo che arriva solamente sette giorni dopo il trionfo spagnolo di Mirko Bortolotti e Christian Engelhart nel Blancpain Gt, sempre con una vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese (quella del Grasser Racing Team) campioni assoluti e primi anche nella Endurance con Andrea Caldarelli. Per Frassinetti e Beretta, quest'ultimo lo scorso anno già vincitore della Silver nella Sprint Cup della serie di Sro, la vittoria nel campionato tricolore è giunta solo nell'ultima gara del settimo e conclusivo round della stagione ed è stata sancita dalla loro quarta affermazione, dopo quelle di Misano, Imola e Vallelunga. Un successo ottenuto in gara-2 davanti alla vettura gemella del team Antonelli Motorsport divisa da

**BERETTA
E FRASSINETI
REGALANO
UN ALTRO TITOLO
ALLA CASA
DI SANT'AGATA
CON L'HURACÁN
DEL TEAM
OMBRA. GARA-1
A CHEEVER
E MALUCELLI**

di **Dario Lucchese**

Daniel Zampieri (autore dell'ultima pole e alla fine terzo nella classifica) ed il rientrante Riccardo Agostini.

Dopo avere conquistato lo stesso titolo lo scorso anno con la Ferrari della Black Bull Swiss Racing, Stefano Gai si è consolato con il secondo posto, scaturito dalle cinque vittorie messe a segno nel corso di un'annata per lui comunque molto positiva. Ad influire sul risultato è stato però il ritiro del suo compagno Mirko Venturi per il contatto avuto in Gara-1 con l'altra "Lambo" di Marco Mapelli e non per ultimo il fatto di non avere potuto provare ad attaccare negli ultimi giri di Gara-2 Frassinetti, leader dopo i pit-stop, anche perché "bloccato" da Agostini che ha risposto a tutti i suoi attacchi relegandolo terzo. Al Mugello protagonisti sono stati anche Matteo Malucelli e Eddie Cheever, in Gara-1 primi con l'altra Ferrari 488 Gt3 della Scuderia Baldini 27 dopo che il primo aveva iniziato il week-end facendo segnare il miglior tempo nella Q1. Lo stesso Malucel-



Super Gt3 alla Bmw M6

**NONOSTANTE UN DOPPIO STOP CERQUI E COMANDINI S'ASSICURANO
IL TITOLO PER GLI EQUIPAGGI NON PRO CON IL TEAM DI RAVAGLIA**

Un titolo in agrodolce quello conquistato da Alberto Cerqui e Stefano Comandini, al Mugello campioni della Super Gt3 riservata agli equipaggi non Pro con una gara d'anticipo. Un successo che già nel precedente round di Vallelunga sembrava ormai essere scontato ma che non è stato possibile celebrare con la nona vittoria di questa stagione, dal momento che un problema di elettronica ha fermato in entrambe le gare la M6 Gt3 dell'equipaggio del Bmw Team Italia. Per Cerqui, nel 2009 talento emergente della F.Azzurra, si è trattato del suo terzo campionato vinto, il secondo con la squadra di Roberto Ravaglia, dopo il successo ottenuto nel 2011 in Superstars. Primo titolo invece per il suo compagno, ormai da cinque stagioni legato a doppio filo alla squadra veneta.

Nella stessa classe al Mugello le vittorie sono andate alle Lambo di Marco Casarà-Roberto Gentili e Lorenzo Veglia-Kikko Galbiati. Se nella Gt Cup tutto si era già deciso nel penultimo round di Vallelunga a favore di Walter Pisani, a laurearsi campione nella classe Gts è stato Sabino De Castro. Un successo che il brianzolo ha potuto festeggiare assieme al team Ebimotors solamente in gara-2, quando Nicola Neri, l'unico a poterlo impensierire, è uscito di scena dopo soli tre giri. Nella stessa classe le ultime due vittorie sono andate alle Ginetta della Nova Race, nell'ordine con Mark Speakerwas e Luca Magnoni. ●



GLORIA ANCHE PER LA FERRARI

Malucelli e Cheever hanno portato al successo in Gara-1 la 488 della Scuderia Baldini 27. Sotto, la Lambo di Vainio-Tujula, prima in Gara-1 della Gt Cup. A destra la Ferrari di Gai e Venturi, fermato da un contatto in Gara-1



li in Gara-2 avrebbe potuto inserirsi tra i primi tre, se un contatto con il doppiato Marco Magli nelle fasi finali non lo avesse mandato sulla ghiaia. Per quanto riguarda la classe Gt3, l'ultimo acuto è stato di Luca Rangoni e Luca Magnoni con la più datata Audi R8 Lms ultra, primi in Gara-2. Ma la vittoria di gara-1 ed il quarto posto assoluto conquistati sulla Ferrari 458 della Mp1 Corse assieme a Stefano Colombo, anche lui al proprio rientro nella serie di Aci Sport, ha di fatto consegnato il titolo a Simone Niboli. Nell'altra classe principale, ovvero la Super Gt Cup, si è assistito al tris di vittorie, dopo i due successi di Imola, di Aaro Vainio e Tuomas Tujula, laureatisi campioni.

L'equipaggio finlandese, che arrivava al Mugello già nelle vesti di leader, ha prevalso nella lotta tutta in famiglia con gli altri due binomi del Vincenzo Sospiri Racing. Per quello tutto italiano composto da Riccardo Cazzaniga e Antonio D'Amico le speranze sono svanite dopo pochi metri di Gara-1, quando il primo (che partiva in pole) è stato senza colpe coinvolto in un contatto con Matteo Desideri finendo per compiere un'escursione sulla ghiaia per poi fermarsi a causa di un problema sulla loro vettura. Per loro la riscossa è arrivata in Gara-2, quando hanno firmato l'ultima vittoria della stagione, proprio davanti a Desideri e Alessandro Perullo e agli altri compagni Lia Tong-Feliper Ortiz. ●



Nel 2018 tornano i rifornimenti

LE DUE GARE SARANNO ALLUNGATE E NELLA PRIMA SI POTRÀ METTERE CARBURANTE. PUNTATA ALL'ESTERO AL PAUL RICARD

A Mugello sono state illustrate le linee guida per la prossima stagione del Campionato Italiano Gran Turismo, con il regolamento adesso in via di approvazione da parte della Giunta Sportiva dell'Acì. Tante le novità, anche di un certo rilievo. Quella sicuramente più importante riguarda l'allungamento delle due gare che, dall'attuale durata di 48' più un giro, dovrebbero essere estese a 68' e 58', più a una tornata da completare. Nella prima corsa sarà inoltre ammesso il rifornimento, pratica ormai comune nelle maggiori serie Gt come il Blancpain. In conseguenza di ciò, sarà aumentato anche il numero di pneumatici (12 nuovi ed otto punzonati nei precedenti round per ciascun week-end). Sempre per quanto riguarda il format, su richiesta di piloti e team le prove libere si svolgeranno sulla durata complessiva di 120 minuti e non più di un'ora e mezza. Dopo tre anni ritorna inoltre una trasferta all'estero

nel calendario, che continuerà ad articolarsi su sette doppi round. Secondo una prima bozza, ad aprire sarà la prova di Imola (29/4), seguita da quelle del Paul Ricard (13/5), di Misano (17/6), Mugello (15/7), Vallelunga (9/9), nuovamente Mugello (7/10) e infine Monza (21/10). Inedita classificazione per gli equipaggi Pro, che dovranno essere composti da due piloti Platinum, Gold o Silver. Nella Pro-Am uno dei due driver dovrà essere Bronze, mentre le Am è aperta ai soli conduttori Gentleman. Non ci sarà più la differenziazione tra classe Super Gt3 e Super Gt3 Pro ma un solo campionato Gt3, cui verrà affiancata una classe Gt3 Light, per intenderci aperta alle vetture meno recenti come la Ferrari 458. Confermate invece le classi Super Gt Cup, Gt Cup e Gts che, nel caso vengano raggruppate in uno schieramento a parte, continueranno a disputare due gare sulla durata di 48' più un giro. ●



GT A TUTTO TONDO

Cazzaniga e D'Amico hanno vinto Gara-2 nella Gt Cup con la Lamborghini, a destra, dopo un ritiro in Gara-1. Sopra, la folla del Gt e in alto il team vincitore in festa





Liguori lascia il segno

CON L'OSELLA CNA MICHELE CONQUISTA UN PRIMO E UN SECONDO POSTO NELL'ATTO FINALE DELLA SERIE

SCARPERIA - Con tutti titoli già assegnati in occasione del precedente appuntamento di Vallelunga ed Ivan Bellarosa già matematicamente campione assoluto oltre che nella classe CnT, nonché Ranieri Randaccio primo nella CnA (vetture aspirate), l'ultimo appuntamento dell'Italiano Sport Prototipi che si è disputato al Mugello, ha visto una volata finale a

tre per la conquista del secondo posto. A "laurearsi" vicecampione e vincitore del Trofeo Nazionale Radical è stato Simone Patrinicola, che arrivava sul circuito toscano quarto nella classifica generale, con otto punti in meno rispetto allo stesso Randaccio e subito dietro a Guglielmo Belotti. Un risultato che per il giovane siciliano è stato possibile in virtù del primo posto del suo raggruppamento messo a segno in gara-1 ed il secondo piazzamento di gara-2. Ma il round conclusivo della stagione ha

consegnato anche la prima vittoria a Michele Liguori, che sabato si è imposto con la Osella CnA della Progetto Corsa. Una vittoria meritata, dopo il secondo responso fatto segnare nel primo turno di qualifica, anche se agevolata dal drive through per partenza anticipata che ha relegato sul fondo il poleman Bellarosa, costretto a compiere una rimonta con cui ha poi conquistato il secondo posto assoluto davanti alla Norma di Randaccio. Fuori invece Be-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Liguori; 2. Bellarosa; 3. Randaccio. Gara-2: 1. Bellarosa; 2. Liguori; 3. Randaccio.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

TROFEO RADICAL A PATRINICOLA

A destra, Simone Patrinicola vincitore del Trofeo Nazionale Radical. Sopra, Liguori gran protagonista nella sfida finale del tricolore prototipi

SI CHIUDE UN CICLO

Monomarca per il futuro

Con la stagione che è andata appena in archivio, si chiude ufficialmente un ciclo per la serie tricolore riservata alle biposto. Aci Sport ha infatti reso pubblica una manifestazione di interesse, per individuare un costruttore in grado di fornire una vettura da utilizzare nel triennio 2018-2020 in assoluto regime di monomarca. La fornitura riguarderebbe anche il motore da impiegare nelle stesse stagioni e punta a offrire un pacchetto tecnico dai costi contenuti, col chiaro intento di rilanciare la categoria. Ad oggi sembrerebbe che l'unica offerta avanzata sia quella dell'Aveton Formula e nei prossimi giorni potrebbero essere prese le prime decisioni in merito.

lotti, primo nella precedente tappa di Vallelunga, che si è fermato mentre lottava per le posizioni di testa per un inconveniente di natura elettrica, mentre Stefano Attianese ha lamentato un problema al cambio della sua Wolf Gb08F1 chiudendo ad un giro dai primi. In gara-2 Bellarosa ha potuto suggellare nel migliore dei modi il campionato. Il pilota dell'Aveton Formula, che in questa occasione scattava dal fondo per la rottura del motore nella seconda sessione cronometrata, si è portato al comando già alla prima curva e ci è poi rimasto fino al traguardo. Per lui si è trattato della decima vittoria su sei doppi appuntamenti. Ad interrompere il suo trend positivo sono stati solo Liguori, primo appunto nello stesso round del Mugello e secondo in gara-2 davanti a Randaccio, ed il compagno di squadra Belotti. Degno di nota anche il quarto posto assoluto ottenuto sempre in gara-2 da Gaetano Oliva, in questa occasione primo tra le Radical e vicecampione della categoria aperta alle biposto inglesi, nonché leader nei primi due giri di gara-1 che ha poi portato a termine in quinta posizione.

Dario Lucchese





Alla prima esperienza con una trazione anteriore, Simone Iaquina, a lato con Rangoni, ha conquistato la vittoria nel Mini Challenge

Firmato Iaquina

CON DUE SECONDI POSTI SIMONE CHIUDE I GIOCHI NEL MONOMARCA. RANGONI S'IMPONE IN GARA-1

MUGELLO - Simone Iaquina fa scacco in tre mosse, laureandosi campione 2017 del Mini Challenge. Dalla vittoria di Vallelunga (la terza per lui in questa sua prima stagione nel monomarca riservato alle John Cooper Works dopo quelle di Monza e Magione), che gli ha permesso di portarsi al comando della classifica generale, ai due secondi posti del Mugello con cui ha definitivamente conquistato il titolo. Niente da fare per l'equipaggio composto da Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin, che sino all'ultima gara hanno tenuto aperti i giochi. Alla fine è stato infatti il giovane cosentino della Ac Racing, figlio dell'asso delle cronoscalate Rosario, ad avere la meglio. Ex formulista, campione 2010 del Trofeo Nazionale della F.Abarth, lo scorso anno protagonista della Carrera Cup Italia, Simone ha messo tutti dietro. A dispetto del fatto che per lui questa era la prima vera esperienza con una trazione anteriore. «Mi sono dovuto adattare in fretta ad un tipo di guida che mi era abbastanza insolito - ha commentato - Per questo motivo, ad inizio

stagione, ho buttato al vento due vittorie. A Imola ero in testa e ho rotto il semiasse e a Misano sono rimasto senza freni, entrambe le volte per colpa mia». Poi le cose però sono cambiate. In Toscana, nel sesto e conclusivo round del calendario, Iaquina ci arrivava già da leader e come tale ha impostato subito la sua tattica cercando di controllare in gara-1 proprio Calcagni, balzando al pronti via al comando davanti al poleman Luca Rangoni e lasciando che quest'ultimo sfilasse primo a 13' dal traguardo. Il suo rivale, viceversa, nel testa a testa con Tobia Zarpellon (alla fine ottimo terzo) ha compiuto nel corso dell'ultimo giro un'escursione sulla ghiaia ed ha concluso sesto, preceduto anche

da Alessio Alcidi e la "wild card" Cristian Ricciarini. In gara-2 a Iaquina bastava un solo punto e alla fine ha centrato ancora un secondo posto, con Gustavo Sandrucci primo benché trasparente per la classifica e Filippo Maria Zanin terzo. Ancora una prova positiva per Alcidi, quinto ma alle spalle di Nicolas Risitano. Doppio successo nella Lite per Kevin Giovesi. Un quinto

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rangoni; 2. Iaquina; 3. Zarpellon. Gara-2: 1. Sandrucci; 2. Iaquina; 3. Zanin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

CORONA UN 2017 STRAORDINARIO

Sandrucci va a segno

Gustavo Sandrucci ci ha preso proprio gusto: dal titolo della Clio Cup Italia conquistato a Imola appena sette giorni prima, alla vittoria di gara-2 in occasione del suo debutto su una John Cooper Works. Il viterbese, che ha diviso in veste di ospite con Cristian Ricciarini (quinto in gara-1) la vettura di Mini Italia, ha potuto usufruire dell'inversione delle prime sei posizioni sulla griglia per scattare dalla prima fila, prendendo subito il comando e rimanendo sempre in testa, facendo segnare anche il giro più veloce. Campione del Civt nel 2001 in classe N4 con una Rover, il pilota laziale ha così coronato una stagione straordinaria.



ed un secondo piazzamento hanno invece assegnato il titolo di classe a Gabriele Giorgi, che fino all'ultimo ha trovato in Gianpiero Pindari (a sua volta sul gradino di mezzo del podio di gara-1) un avversario tenace.

Dario Lucchese

Ponzio non perde la testa

F2 ITALIAN TROPHY RICCARDO SI CONFERMA CAPOCLASSIFICA. SFIDA DECISIVA A MONZA

SCARPERIA - Una vittoria e la pole del Mugello confermano Riccardo Ponzio saldamente al comando nella classifica dell'Italian F2 Trophy. Il pilota della Puresport, in testa alla serie fin dal secondo appuntamento della stagione, arriverà a Monza (scenario del conclusivo round) nelle vesti di "super favorito" per la lotta al titolo. Sarà infatti il circuito brianzolo a definire il campione 2017 della

serie riservata alle monoposto fino a 2 litri. A tenere aperti i giochi per la classifica c'è Alessandro Bracalente, che deve però recuperare 53 punti ed il quale sempre al Mugello ha concluso secondo in gara-2 con la sua Dallara F.3 ma virtualmente primo, dal momento che a precederlo è stato lo svizzero Sandro Zeller, iscritto nella serie austriaca Afr Pokale con cui il trofeo tricolore condivide lo schieramento.

Un po' più indietro Bernardo Pellegrini, che ha salutato la trasferta toscana con il migliore quarto posto di gara-1 ed

il terzo dell'Italian F2 Trophy. Ancora protagonista, è stato dunque Ponzio, in qualifica autore della sua seconda pole di quest'anno e al primo via sempre davanti a tutti. Posizione di testa che l'abruzzese ha mantenuto per tutte le 16 tornate completate. Alle sue spalle Bracalente, che scattava dalla prima fila, ha lottato a lungo con Zeller, riuscendo comunque ad avere la meglio. In

evidenza anche in questa occasione Andrea Cola (a Vallelunga primo in gara-1), rimasto fermo in parten-

za sullo schieramento e poi autore di una rimonta che gli ha consentito di portarsi quinto, guadagnando un'ulteriore posizione nel corso dell'ultima tornata, quando ha superato Sergio Terrini. Ponzio ha completato il weekend con il quarto posto di gara-2 alle spalle di Kurt Bohlen, iscritto sempre nella Afr Pokale, e davanti a Cola. A Riccardo Peregò sono andati i due successi nella classe 2.

Dario Lucchese



Barberini bis da campione

TROFEO ABARTH SULLA PISTA DI CASA IL TOSCANO METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA E VINCE LA SERIE

SCARPERIA - Per il secondo anno consecutivo l'italiano Cosimo Barberini ha festeggiato sul circuito di casa il successo nel Trofeo Abarth Selenia e lo ha fatto alla grande, vincendo entrambe le gare, davanti a tanti suoi amici e dal folto gruppo di appassionati della community The Scorpionship. Il suo principale avversario, il finlandese Juuso Pajuranta ha invece commesso un errore fatale nel giro di formazione, uscendo di pista e non riuscendo a prendere il via, nonostante avesse ottenuto la pole position. Al

Alle sue spalle la lotta per la piazza d'onore in campionato vedeva protagonisti i due scandinavi.

Con partenza a griglie invertite, era subito convincente la partenza di Darbom che non faticava a prendere la testa della corsa ma che veniva subito raggiunto da Barberini. I due iniziavano una serrata battaglia per qualche curva finché il toscano riusciva di nuovo a portarsi al comando, ripetendo lo stesso

copione della mattinata: la vittoria, questa volta davanti a Pajuranta, che riusciva così a

mantenere la seconda posizione in campionato dopo il ritiro Darbom, comunque terzo nella graduatoria assoluta davanti a due giovanissimi, il turco Kuzey Eroldu e l'italiano Andrea Mabellini, vere rivelazioni di questa nona stagione di trofeo con le sempre performanti Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione. Per il Trofeo Gentleman 2017 prima piazza per Franco Caruso, sovente tra i migliori dell'assoluta.

Roberto Valentini

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ponzio; 2. Bracalente; 3. Zeller. Gara-2: 1. Zeller; 2. Bracalente; 3. Bohlen.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Con una vittoria e la pole, Ponzio si conferma leader della F2 Italian Trophy. In alto, Barberini vincitore per il secondo anno consecutivo del Trofeo Abarth Selenia



Faggioli 10° sigillo

SIMONE CHIUDE LA STAGIONE IN BELLEZZA, VINCE ANCORA UNA VOLTA LA SALITA VENETA. MERLI È 2°. IL TITOLO CN VA A LIGATO

Il finale del Civm 2017 è all'insegna di spettacolo e duelli ravvicinati in una Pedavena Croce d'Aune che si conferma da grandi numeri e terra di conquista di Simone Faggioli. Decimo sigillo nella cronoscata veneta per il campione europeo 2017, che quest'anno non ha disputato l'intero Civm ma lo chiude al meglio (e con 3 vittorie su 3 dopo Sarnano e Trento) sulla Norma M20 Fc Zytec. Impeccabile in gara-2 la rimonta mozzafiato e di misura su Christian Merli e l'Osella Fa30 Evo Fortech, che a loro volta si erano presi alla grande gara-1 sul filo di 16 centesimi.

Tutto in un batti e ribatti di record, come ormai consuetudine nei duelli fra loro e nella disfida Pirelli-Avon, con la spunta finale del pluricampione fiorentino sul crono di 3'19"52. Record, rimonta e vittoria, parafrasando il game-set-match del tennis. In una riedizione del podio del Bondone, sul terzo gradino bellunese è salito Diego Degasperri, che come nella sua Trento si è presentato sulla Fa30 del Team Faggioli in luogo di quella Lola Dome con la quale fra le monoposto aveva già fatto sua la coppa di classe 2000 completando un percorso iniziato proprio con l'esordio a Pedavena 12 mesi fa.

Tra i diversi protagonisti di un Civm quest'anno sempre combattutissimo, nella top-10 compare Achille Lombardi, ma al driver potentino non riesce il miracolo tricolore in gruppo Cn. Basta infatti la vittoria con record (3'41"09) in gara-1 a Luca Ligato per laurearsi campione italiano prototipi cancellando quell'ex aequo fra i due del 2016 che al giovane reggino non era mai andato giù. Uno scudetto quello colto di nuovo sull'Osella Pa21 Evo Honda che Ligato ha dovuto ricostruire nel finale di stagione anche sperimentando la miscela ultrasoft della Pirelli nel tentativo di contrastare l'efficace resa delle Avon del rivale: «Ho tirato fuori quello che dovevo e ho compiuto la missione - commenta il portacolori di Cst Sport, che poi non prenderà il via della seconda salita -. Montare le Pirelli

'viola' è stato azzardato, ma dovevo tirare un colpo secco e l'ho fatto. Una scelta fatta poco prima del via su consiglio di Faggioli. Mi sono preso una grande soddisfazione, anche perché Lombardi è andato davvero forte. I problemi di Trento e Ascoli mi hanno messo alla prova, ma mi sono riscattato con l'aiuto del team e della scuderia e il supporto di Pirelli. Da quando uso le ultrasoft i risultati sono evidenti».

Pedavena terra di finali, ma anche di inizi. Come quello di Lukas Biciato, 21enne figlio del pluricampione Rudi, alla "prima" in salita sulla Honda Civic che prepara personalmente e usa ogni giorno su strada. L'ha rivisitata tutta, smontata "vite per vite". Dopo qualche esperienza su ghiaccio e in pista, a Pedavena è 6° in classe Rs2000: «Mi rendo conto di dover fare molta esperienza. Mi sto divertendo, ma soprattutto sto imparando. I consigli di papà sono sempre preziosi. Spero di poter pianificare un programma per il 2018». È già iniziato il lungo inverno della Montagna...

Gianluca Marchese

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20);
2. Merli (Osella Fa30); 3. Degasperri
(Osella Fa30).

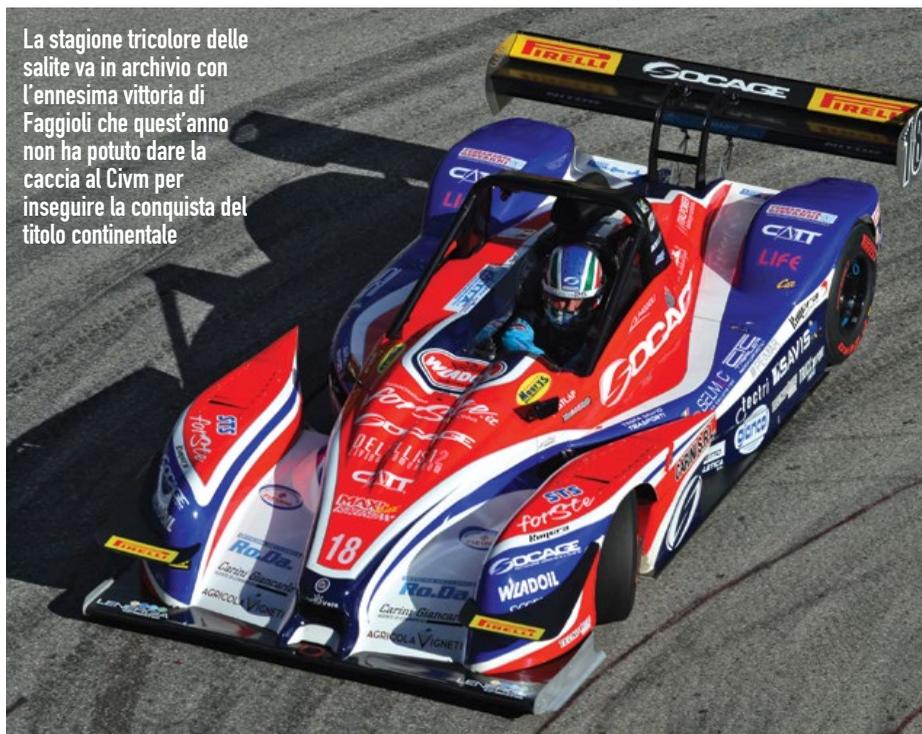
Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

TRA LE RS ASPIRATE

Loconte è tricolore

Addirittura con una vittoria di gruppo in Racing Start battendo anche le turbo (dove non c'era il neo-tricolore Antonio Scappa, che ha provato una Mini vincendo subito in Rs Plus) è arrivato il primo scudetto personale per Angelo Loconte, quello di Rs aspirate. Il miglior modo di coronare un 2017 che fino a Erice l'aveva visto duellare strenuamente con Francesco Perillo e di chiudere il cerchio che un anno fa, all'esordio su Honda Civic, si era aperto con un cappottamento proprio a Pedavena: «Questo Tricolore mi gratifica soprattutto per l'eccellente lavoro di squadra - dice il pilota pugliese -. Con il preparatore Gianni Cozza e il responsabile meccanico Filippo Ostuni abbiamo studiato tutti i miglioramenti possibili per la nostra Civic gommata Yokohama. Abbiamo avuto delle noie forse fisiologiche, infatti a metà stagione eravamo indietro, ma abbiamo deciso di provarci fino in fondo e la scelta ha pagato». Loconte ha iniziato a correre in auto 14 anni fa dopo aver praticato ciclismo a ottimi livelli (ha vinto tre volte il Campionato Italiano Forze di polizia): «Spero di proseguire fin quando i riflessi me lo permetteranno. In questa disciplina sono fondamentali. E lasciatemi ringraziare Giacinto Serrati, già esperto navigatore di rally, che mi ha davvero ispirato in questa proficua stagione».

La stagione tricolore delle salite va in archivio con l'ennesima vittoria di Faggioli che quest'anno non ha potuto dare la caccia al Civm per inseguire la conquista del titolo continentale



*Libero di avere tutta
la velocità che vuoi.*

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

T

LA FIBRA PER TUTTI

19^{,95} €

AL MESE
PER 1 ANNO

**ULTRAFIBRA
FACILE**

INTERNET
FINO A 100 MEGA
E CHIAMATE
ILLIMITATE VERSO
FISSI E CELLULARI

MODEM WI-FI E
ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12
MESI DI **infinity**

ANCHE PER
PARTITA IVA

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

T TISCALI

Offerta soggetta a verifica della copertura

Di Amato concede il bis

PER LA SECONDA VOLTA IN CARRIERA IL ROMANO VINCE IL TROFEO PIRELLI E CHIUDE I GIOCHI CON UN ROUND D'ANTICIPO



IMOLA - Daniele Di Amato è il campione del Trofeo Pirelli con un appuntamento d'anticipo e due gare in meno (quelle del primo round di Valencia) rispetto ai suoi avversari. Il giovane romano a Imola ha conquistato il suo secondo titolo del Ferrari Challenge, dopo essere già andato a segno nel 2014 con i colori della Motor Piacenza. Un titolo che è arrivato in uno dei weekend meno proficui per il pilota della Cdp, autore di una gara-1 condizionata suo malgrado da un contatto iniziale e poi assillato domenica

da un problema fin dalle qualifiche. Peggio di lui ha fatto tuttavia Philip Baron, secondo in campionato, che sabato gli è finito dietro, chiudendo solamente undicesimo dopo avere dovuto scontare un drive through, mentre in gara-2 è stato definitivamente messo fuori da un contatto avuto in partenza con Bjorn Grossmann. Di Amato arrivava a questo penultimo appuntamento della serie continentale con 43 lunghezze di vantaggio su Baron e per conquistare il titolo gli sarebbe bastato guadagnare tre punti in

AL TRAGUARDO

COPPA SHELL - Gara-1: 1. Hassid.
Gara-2: 1. Wohlwend. PIRELLI -
Gara-1: 1. Grossmann. Gara-2: 1. Smeeth.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

più rispetto all'austriaco della Rossocorsa. Due è riuscito già a incamerarli in una gara-1 alquanto movimentata, con lo stesso Baron che dalla seconda fila ha anticipato la partenza superando Di Amato, in qualifica secondo alle spalle del poleman Grossmann. Quest'ultimo è sfilato al comando andando poi a vincere, mentre dietro è successo di tutto. Di Amato è infatti precipitato subito in fondo al gruppo dopo essere stato centrato da Alessandro Vezzoni, a sua volta costretto al ritiro già nel corso del primo giro dopo essere stato coinvolto a sua volta in un contatto con Ettore Contini, pure lui fuori dai giochi. Baron ha invece pagato la penalità e secondo è risalito così Sam Smeeth. Di Amato si è quindi prodigato in una rimonta, chiudendo poi quinto assoluto. In gara-2 è stato proprio Smeeth ad imporsi (per la prima volta) con la 488 della Stratstone Ferrari, mentre Jens Liebhauer ha concluso secondo e primo della Am. In questa stessa classe ad andare a segno in gara-1 era stato invece Martin Nelson, con Chris Froggatt secondo nonostante sia partito ultimo per un incidente avuto in qualifica. Liebhauer, autore della pole, è stato invece suo malgrado coinvolto in uno dei contatti iniziali, dovendo compiere poi una sosta ai box per fare staccare l'alettone posteriore danneggiato. ●

WOHLWEND OK IN COPPA SHELL

Donna al potere

Potere alle donne nel Ferrari Challenge. A Imola, Fabienne Wohlwend ha conquistato la vittoria nella seconda delle due gare della Coppa Shell, dopo avere concluso seconda in gara-1 con la vettura del team Octane 126, diventando la prima "lady" ad ottenere un successo assoluto nella storia del monarca. Ad inserirsi nelle prime cinque posizioni, sempre sabato è stata Manuela Gostner, quarta su un totale di 21 piloti al via. In quella circostanza la Wohlwend, inizialmente terza, nelle fasi conclusive si è portata sempre più vicina al danese Johnny Laursen fino ad indurlo ad un errore al Tamburello che le ha consentito di superarlo. Per l'altoatesina della Ineco-Mp Racing si è trattato invece di un'altra prova di forza, dopo che a Silverstone aveva centrato due successi di classe e un miglior nono piazzamento generale. Sempre nella Shell in gara-1 si è imposto Henry Hassid.

Sopra, Daniele Di Amato vincitore del Trofeo Pirelli. A lato, Fabienne Wohlwend festeggiata dal suo team per la vittoria in gara-2 della Coppa Shell





Acura a tutto test

**CONTINUA LO SVILUPPO DELLA NSX GT3 DA PARTE DELLA JAS.
IL TEAM ITALIANO COSTRUIRÀ E GESTIRÀ LE VETTURE GIAPPONESI**



NE SARANNO COSTRUITE 70

Sopra, il posteriore con l'estrattore e sotto l'abitacolo della Honda Acura NSX GT3 che la Jas costruisce e sviluppa. In alto, un momento del test a Cervesina con Peter Cox, in alto a destra



CERVESINA - Il primo anno di gare americane è stato ricco di soddisfazioni per la Acura NSX GT3: le due vittorie in IMSA a Belle Isle ed alla 6 Ore di Watkins Glen ed una nel Pirelli World Challenge hanno convinto Honda a lanciare il programma clienti, affidando a Jas Motorsport l'incarico di costruire le vetture: «Ci tengo a dire che siamo stati noi a proporre per primi questo progetto a Honda - precisa l'ingegner Mariani, mente tecnica di Jas - ed una volta che dall'America è arrivato un nuovo input, in Giappone hanno deciso di partire, affidandoci il programma Gt3». Nel 2015 sono quindi arrivati ad Arluno il primo telaio, direttamente dallo stabilimento americano di Honda Performance Manufacturing Center, ed il motore preparato da Hpd. In Jas si è costruito il primo esemplare Gt3: «Nel 2016 abbiamo provato su quasi tutti i circuiti americani - precisa Marco Gariboldi, ingegnere ex-Toro Rosso F.1 e AF Corse, responsabile dello sviluppo - modificato aerodinamica, sospensioni, raffreddamento, roll-bar, pedaliera, freni... Il 60% della macchina ora è diverso rispetto alla prima versione». Oggi come allora è sempre Peter Cox ad occuparsi dei test: «Ci siamo concentra-

ti sulla guidabilità, cercando di facilitare il pilotaggio a favore dei gentlemen che corrono in Gt3. Il B.o.P. livella le prestazioni delle vetture, bisogna rendere la macchina facile da portare al limite».

Con il marchio Honda ora ben visibile sul cofano, la NSX GT3 è adesso disponibile sul mercato, come ci spiega l'ingegnere Massimo Fini, responsabile del progetto: «Dal dicembre 2015 ad oggi abbiamo fatto oltre 100.000 km tra test e gare. Il nostro è un programma a lungo termine, che prevede la costruzione di 70 vetture nell'arco di altri due cicli di omologazione triennali, da qui al 2024. Il rapporto tra prezzo e qualità delle specifiche tecniche è di prim'ordine. Molti dei dispositivi di sicurezza previsti dal regolamento 2019, come le protezioni interne delle portiere, le nuove cinture e la rete laterale che migliora la visibilità, sono già installati. Abbiamo particolarmente curato anche l'ergonomia interna, con l'allineamento perfetto tra pedaliera, che è regolabile, volante e sedile. Possono sembrare dettagli, ma su gare endurance fanno la differenza».

Il programma prevede la costruzione di 12 vetture per il 2018. Maurizio Ambrogetti entra nei dettagli: «Le quattro auto destinate all'Europa e le altrettante per l'Asia saranno gestite da noi, con supporto tecnico in pista e nella fornitura dei ricambi, dove sfrutteremo anche la nostra base a Sepang. Le 4 destinate al Giappone saranno seguite da Mugen, come testimonia anche la presenza nel nostro box del responsabile del programma e di due tecnici. Inoltre aggiorneremo le vetture che Hpd continuerà a seguire in Usa. L'obiettivo 2018 è avere almeno due Gt3 nel Blancpain». Ma nulla vieta di pensare che la NSX marcata Honda si veda già nel 2017.

Diego Fundaro

Leclasseifiche

VELOCITÀ

F2

Resoconto della gara a pag. 46
Jerez (E), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Leclerc 39 giri in 1.01'31"999 alla media di 168,388 km/h; 2. Rowland a 0'230; 3. Fuoco a 0'917; 4. Latifi a 1'236; 5. Markelov a 2'685; 6. King a 6'744; 7. Ghiotto a 8'017; 8. Palou a 8'262; 9. Jeffri a 14'483; 10. Sette Câmara a 16'226; 11. Nato a 16'256; 12. Albon a 17'122; 13. de Vries a 17'657; 14. Malja a 24'855; 15. Binder a 26'942; 16. Gelael a 10 giri; 17. Delétraz a 1 giro; 18. Matsushita a 1 giro.

Giro più veloce: il 22° di Rowland in 1'29"906 alla media di 177,305 km/h.

Gara-2: 1. Markelov 28 giri in 43'01"086 alla media di 172,928 km/h; 2. Latifi a 11'840; 3. Rowland a 13'286; 4. Ghiotto a 14'691; 5. Fuoco a 16'497; 6. de Vries a 20'201; 7. Leclerc a 20'510; 8. Palou a 25'027; 9. Albon a 25'613; 10. Nato a 30'411; 11. Matsushita a 34'059; 12. Delétraz a 38'074; 13. Ferrucci a 44'257; 14. Sette Câmara a 52'036; 15. Jeffri a 52'395; 16. Gelael a 52'516; 17. Binder a 52'658; 18. Malja a 1'04'836; 19. Boschung a 1 giro.

Giro più veloce: il 26° di Binder in 1'29"032 alla media di 179,045 km/h.

Campionato: 1. Leclerc 249 punti; 2. Rowland 189; 3. Markelov 177; 4. Ghiotto 164; 5. Latifi 156.

GP3

Resoconto della gara a pag. 62
Jerez (E), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Fukuzumi 23 giri in 35'57"969 alla media di 169,899 km/h; 2. Russell a 1'559; 3. Aitken a 3'128; 4. Tiktum 5'459; 5. Hubert a 8'146; 6. Kari a 10'299; 7. Bocolacci 12'514; 8. Lorandi a 19'393; 9. Alesi a 18'055**; 10. Falchero a 19'984; 11. Schothorst a 21'574; 12. Tvetter 21'869; 13. Calderon 22'371; 14. Pulcini a 23'131; 15. Correa a 23'710; 16. Baptista a 30'610; 17. Maini a 31'203; 18. Siebert a 1'09'306; 19. Hyman a 1'20'941; 20. Joerg 1 giro.

Giro più veloce: Hyman in 1'33"073 alla media di 171,272 km/h.

** Penalizzato di 1 posizione

Gara-2: 1. Lorandi 17 giri in 28'05"939 alla media di 160,737 km/h; 2. Bocolacci a 0'743; 3. Hubert a 1'696; 4. Russell a 2'722; 5. Fukuzumi a 3'065; 6. Aitken a 3'617; 7. Alesi 4'077; 8. Calderon a 4'376; 9. Falchero a 5'198; 10. Schothorst a 5'563; 11. Pulcini a 5'948; 12. Maini a 6'576; 13. Baptista 6'960; 14. Tvetter 7'229; 15. Hyman a 7'723; 16. Correa a 8'096; 17. Siebert a 8'637; 18. Joerg 8'746; 19. Kari a 11'510**

** Penalizzato di 10"

Giro più veloce: Russell in 1'32"279 alla media di 172,745 km/h.

Il campionato: 1. Russell 190 punti; 2. Aitken 140; 3. Fukuzumi 134; 4. Hubert 117; 5. Alesi 99.

IMSA

Resoconto della gara a pag. 64
Road Atlanta (Usa), 7 ottobre 2017

Absoluta: 1. Sharp-Dalziel-Hartley (Nissan DPi) 402 giri in 10.00'22"867 alla media di 164,222 km/h; 2. Cameron-Curran-Conway (Cadillac DPi) a 7'633; 3. Montoya-Castroneves-Pagenaud (ORECA LMP2) a

8'058; 4. van Overbeek-Derani-Senna (Nissan DPi) a 19'285; 5. Barbosa-Fittipaldi-Albuquerque (Cadillac DPi) a 1 giro; 6. Miller-Simpson-Golkberg (ORECA LMP2) a 3 giri; 7. Auberlen-Sims-Wittmer (BMW M6 GTLM) a 10 giri; 8. Magnussen-Rockeneller-Garcia (Corvette C7.R) a 10 giri; 9. Fisichella-Vilander-Pier Guidi (Ferrari 488 GTE) a 10 giri; 10. Gavin-Milner-Fassler (Corvette C7.R) a 10 giri; 11. Bruni-Vanthoor-Bamber (Porsche 911 RSR) a 10 giri; 12. Pilet-Werner-Tandy (Porsche 911 RSR) a 10 giri; 13. Mueller-Hand-Bourdais (Ford GT) a 10 giri; 14. Briscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) a 12 giri; 15. Grist-Drissi-Falb (ORECA FLM09) a 18 giri; 16. De Phillippi-van der Linde-Mies (Audi R8 LMS GT3) a 20 giri; 17. Morad-Christensen-de Cuesada (Porsche 911) a 20 giri; 18. Lindsey-Bergmeister-McMurry (Porsche 911) a 20 giri; 19. Keating-Bleekemolen-Farnbacher (Mercedes-AMG) a 21 giri; 20. Goossens-Van Der Zande-Bomarito (Ligier LMP2) a 22 giri; 21. Bennett-Braun-Jonsson (Porsche 911 R) a 22 giri; 22. Sweedler-Bell-Montecalvo (Audi R8 LMS) a 22 giri; 23. Yount-Rice-Burkett (ORECA FLM09) a 26 giri; 24. Sellers-Snow-Hindman (Lamborghini Huracan) a 27 giri; 25. French-O'Ward-Masson (ORECA FLM09) a 35 giri; 26. Hawksworth-Prueett-Cindric (Lexus RCF GT3) a 38 giri; 27. Nielsen-Balzan-Cressoni (Ferrari 488 GT3) a 53 giri; 28. Edwards-Tomczyk-Catsburg (BMW M6 GTLM) a 64 giri; 29. Karam-Alon-James (Lexus RCF GT3) a 94 giri; 30. Mul-Sandberg-Lewis (Lamborghini Huracan) a 102 giri; 31. Segal-Negri Jr.-Dyer (Acura NSX GT3) a 110 giri; 32. Aschenbach-Davis-Bell (Audi R8 LMS GT3) a 173 giri; 33. Lally-Legge-Wilkins (Acura NSX GT3) a 183 giri; 34. Marks-Klingmann-Krohn (BMW M6 GT3) a 189 giri; 35. Vautier-Habul-von Moltke (Mercedes-AMG GT3) a 192 giri; 36. Beche-Heidfeld-Menezes (ORECA LMP2) a 197 giri; 37. Taylor-Taylor-Hunter-Reay (Cadillac DPi) a 305 giri; 38. Gutierrez-Placanal (Ligier LMP2) a 340 giri; 39. MacNeil-Jeanette-Long (Porsche 911 R) a 387 giri.

Giro più veloce: Derani in 1'12"563, media 202,800 km/h.

TCR SERIES
Resoconto della gara a pag. 65
Zhejiang (Cin), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Tarquini (Hyundai i30) 19 giri in 30'15"966 alla media di 120,181 km/h; 2. Vernay (Vw Golf) a 1'626; 3. Huff (Vw Golf) a 1'970; 4. Morbidelli (Vw Golf) a 3'016; 5. Oriola (Seat Leon) a 7'035; 6. Ver-visch (Audi RS3) a 11'787; 7. Colciago a 15'380; 8. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 16'972; 9. Nash (Seat Leon) a 19'028; 10. Panis a 19'679; 11. Tassi a 20'201; 12. Menu (Hyundai i30) a 20'983; 13. Comini (Audi RS3) a 29'285; 14. Zhang (Audi RS3) a 42'452; 15. Galiana (Vw Golf) a 50'245; 16. Jiang (Audi RS3) a 1'01'357; 17. Ende (Seat Leon) a 1'01'735 (gli altri su Honda Civic).

Giro più veloce: Tarquini in 1'23"924 alla media di 122,307 km/h.

Gara-2: 1. Huff (Vw Golf) 19 giri in 30'23"840 alla media di 119,662 km/h; 2. Morbidelli (Vw Golf) a 2'403; 3. Nash (Seat Leon) a 3'511; 4. Menu (Hyundai i30) a 23'435; 5. Oriola (Seat Leon) a 24'206; 6. Tarquini (Hyundai i30) a 24'668; 7. Zhang (Audi RS3) a

25'442; 8. Colciago a 26'902; 9. Tassi a 36'852; 10. Galiana (Vw Golf) a 50'687; 11. Ende (Seat Leon) a 1'09'015; 12. Vernay (Vw Golf) a 1 giro; 13. Panis a 4 giri (gli altri su Honda Civic).

Giro più veloce: Tarquini in 1'34"111 alla media di 122,064 km/h.

Il campionato: 1. Vernay 207 punti; 2. Tassi 186; 3. Comini 165; 4. Colciago 161; 5. Oriola 137.

F4 TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 66
Mugello (Fi), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Fernandez 17 giri in 30'45"777, alla media di 173,907 km/h; 2. Armstrong a 3'572; 3. Colombo a 4'994; 4. L. Lorandi a 11'520 (1. Rookie); 5. E. Fittipaldi a 13'655; 6. Petrov a 14'103; 7. Zendeli a 15'487; 8. Van Uiter a 17'007; 9. Maini a 17'940; 10. Saucy a 19'070; 11. Festante a 21'761; 12. Rodriguez a 24'282; 13. Bianchi a 24'866; 14. Malvestiti a 25'597; 15. Carrara a 32'267; 16. Branquinho a 38'607; 17. Dunner a 39'590; 18. Beckhauser a 47'624; 19. Dell'Accio a 1'05'280; 20. Venditti a 1'18'032; 21. Caldwell a 1'21'895.

Giro più veloce: l'8° di Fernandez in 1'47"700, alla media di 175,320 km/h.

Gara-2: 1. Armstrong 16 giri in 30'54"604, alla media di 162,898 km/h; 2. Van Uiter a 2'117; 3. L. Lorandi a 2'285 (1. Rookie); 4. Maini a 6'664; 5. Rodriguez a 12'307; 6. Zendeli a 17'528; 7. Saucy a 24'936; 8. Branquinho a 33'582; 9. Dunner a 34'556; 10. E. Fittipaldi a 35'701; 11. Caldwell a 36'697; 12. Beckhauser a 37'563; 13. Carrara a 39'043; 14. Festante a 41'997; 15. Dell'Accio a 48'448; 16. Bianchi a 1 giro; 17. Fernandez a 3 giri.

Giro più veloce: il 13° di Zendeli in 1'48"071, alla media di 174,718 km/h.

Gara-3: 1. Fernandez 16 giri in 30'59"116, alla media di 162,503 km/h; 2. Petrov a 5'411; 3. Armstrong a 9'948; 4. L. Lorandi a 16'021; 5. E. Fittipaldi a 17'929; 6. Festante a 19'646; 7. Colombo a 20'612; 8. Zendeli a 21'118; 9. Carrara a 21'573; 10. Caldwell a 21'652; 11. Malvestiti a 23'293; 12. Saucy a 24'054; 13. Bianchi a 24'552; 14. Branquinho a 28'832; 15. Van Uiter a 31'326; 16. Beckhauser a 34'119; 17. Dunner a 36'301; 18. Maini a 44'469; 19. Dell'Accio a 47'594.

Giro più veloce: il 15° di Petrov in 1'47"797, alla media di 175,162 km/h.

Il campionato - Assoluta: 1. Armstrong 267 punti; 2. Van Uiter 214; 3. Colombo 187; 4. Fernandez 181; 5. L. Lorandi 161.

Rookie: 1. Lorandi 428 punti; 2. E. Fittipaldi 257; 3. Carrara 227; 4. Branquinho 204; 5. Caldwell 132.

GT TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 68
Mugello (Fi), 7-8 ottobre 2017

SUPER GT3-GT3

Gara-1: 1. Malucelli-Cheever (Ferrari 488 GT3) 24 giri in 54'32"735, alla media di 138,467 km/h (1. Super GT3 Pro); 2. Agostini-Zampieri a 0'322; 3. M. Cassara-Gentili a 3'296 (1. Super GT3); 4. Colombo-Niboli (Ferrari 458) a 4'695 (1. GT3); 5. Ishikawa (Ferrari 488 GT3) a 5'595; 6. Beretta-Frassinetti a 10'918; 7. Baruch-Mapelli a 25'849; 8. Treluyer-V. Ghirelli (Audi R8 Lms) a 1'13'531; 9. Magnoni-Rangoni (Audi R8 Lms ultra) a 1 giro; 10. Venerosi-Baccani (Porsche 997) a 1 giro; 11. Veglia-K. Galbiati a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracán GT3).

Giro più veloce: il 12° di Zampieri

FUN CUP

ADRIA

Cappelli terzo di nobiltà

Due gare di 4 ore per il round europeo della serie belga Fun Cup per l'occasione in Italia, ad Adria. Sono 24 le vetture alla via, tra le quali 4 con equipaggi italiani. In qualifica alle spalle dei poleman Nervalet-Balthazar-Donniacuo su Fun Socardenne e di Fun Burstin Motorsport di Burstin-Lieutenant-Detry-Potty, si mettono in luce Cappelli, in coppia col belga Debrus, terzi al volante di Fun 8KS Corse, ed i compagni di squadra Sordini-Portatadino-Gollin. I belgi Jaspers-De Frahan-Leenders vincono la prima frazione, dopo una lunga lotta con Cappelli-Debrus, poi terzi dopo un contatto, e Bollen-Mondron-Kluykens, secondi. Tra gli italiani secondi sono Bergamaschi-Caprotti-Marchesini-Nale su Fun Nova Race, che recuperano fino alla 14ª piazza dopo una brutta qualifica, mentre gli altri due equipaggi di 8 KS Corse sono atardati da guai meccanici. Gara-2 riserva una serie di colpi di scena: balza una testa nella prima ora Cappelli, ma l'exploit è tutto per i compagni di squadra di Fun 8KS Corse 2 di Portatadino-Sordini-Gollin che, partiti ultimi, risalgono fino in prima posizione, per cederla solo nel finale a Fun Allure di Bollen-Mondron-Kluykens. Cappelli-Debrus chiudono quinti. Nella classifica assoluta per somma di posizioni, il podio è composto dai belgi di Fun Allure davanti ai connazionali di Fun JAC Motors e alla coppia italo-belga di Fun 8KS Corse.

FUN CUP

Adria (Ro), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Jaspers-De Frahan-Leenders 148 giri in 4.00'34"000 alla media di 103,8 km/h; 2. Bollen-Mondron-Kluykens a 7'604; 3. Cappelli-Debrus a 13'885; 4. Smits-Smits a 47'452; 5. Tourneur-Collette-Taminiaux-Swaelens a 1'17'016; 6. De Robiano-Verleyen a 1 giro; 7. Incardona-Raes a 1 giro; 8. Nava-Piron-Charlier a 1 giro; 9. Stammen-Stammen a 2 giri; 10. Zeghouani-Dirkel-Vandormael a 2 giri; 11. Quede-Arnaudet-Weissaupt-De Toledo a 2 giri; 12. Rosa-Piron-Fedorenko-Cravatte a 2 giri; 13. De la Serna-Mondron a 3 giri; 14. Bergamaschi-Caprotti-Marchesini-Nale a 4 giri; 15. Smets-De Munter-Mouton-Descheppe a 4 giri; 16. Leonard-Jussy-Boniver-Olivier a 5 giri; 17. Hawryluk-Hawryluk-Hyzyk a 6 giri; 18. Koning-Fisette-Dupont a 9 giri; 19. Nirvalet-Balthazar-Donniacuo a 10 giri; 20. Lemeret-Wintgens-Reynens a 10 giri; 21. Plunius-Jardon a 12 giri; 22. Bianchet-Faticchi-Palmiotta-Volpe a 52 giri; 23. Bustin-Lieutenant-De

try-Potty a 65 giri; 24. Sordini-Portatadino-Gollin a 124 giri.

Gara-2: 1. Bollen-Mondron-Kluykens 147 giri in 4.00'50"396 alla media di 103,6 km/h; 2. Sordini-Portatadino-Gollin a 9'659; 3. Jaspers-De Frahan-Leenders a 22'875; 4. Nava-Piron-Charlier a 35'993; 5. Cappelli-Debrus; 6. Smits-Smits a 54'430; 7. Incardona-Raes a 56'230; 8. De Robiano-Verleyen a 1'06'672; 9. Bustin-Lieutenant-Detry-Potty a 1'16'620; 10. Tourneur-Collette-Taminiaux-Swaelens a 1 giro; 11. Rosa-Piron-Fedorenko-Cravatte a 1 giro; 12. Leonard-Jussy-Boniver-Olivier a 1 giro; 13. De la Serna-Mondron a 2 giri; 14. Quede-Arnaudet-Weissaupt-De Toledo a 3 giri; 15. Stammen-Stammen a 4 giri; 16. Bianchet-Faticchi-Palmiotta-Volpe a 6 giri; 17. Hawryluk-Hawryluk-Hyzyk a 6 giri; 18. Lemeret-Wintgens-Reynens a 9 giri; 19. Bergamaschi-Caprotti-Marchesini-Nale a 9 giri; 20. Koning-Fisette-Dupont a 13 giri; 21. Plunius-Jardon a 16 giri; 22. Smets-De Munter-Mouton-Descheppe a 23 giri; 23. Zeghouani-Dirkel-Vandormael a 48 giri.

La muta dei Maggiolini della Fun Cup in trasferta italiana ad Adria



in 1'47"940, alla media di 174,930 km/h.

Gara-2: 1. Beretta-Frassinetti 27 giri in 50'24"818, alla media di 168,543 km/h (1. Super Gt3 Pro); 2. Agostini-Zampieri a 5"664; 3. Venturi-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 6"393; 4. Treluyer-V. Ghirelli (Audi R8 Lms) a 16"171; 5. Baruch-Mapelli a 17"385; 6. Veglia-K. Galbiati a 19"958 (1. Super Gt3); 7. D. Cassarà-Gentili a 1 giro; 8. Magnoni-Rangoni (Audi R8 Lms ultra) a 1 giro (1. Gt3); 9. Colombo-Niboli (Ferrari 458) a 1 giro; 10. Magli (Ferrari 458) a 1 giro; 11. Ishikawa (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 12. Malucelli-Cheever (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 2° di Zampieri in 1'47"017, alla media di 176,439

Il campionato

Super Gt3 Pro: 1. Beretta-Frassinetti 161 punti; 2. Gai 156; 3. Zampieri 151; 4. Malucelli-Cheever 146; 5. Agostini 141. **Super Gt3:** 1. Comandini-Cerqui 187 punti; 2. Veglia 186; 3. Gentili-M. Cassarà 166; 4. Ishikawa 130; 5. Valente 99. **Gt3:** 1. Niboli 185 punti; 2. Baccani-Venerosi 180; 3. Magli 114; 4. La Mazza 102; 5. Benucci 88.

SUPER GT CUP-GT CUP-GTS

Gara-1: 1. Vainio-Tujula 25 giri in 51'28"266, alla media di 152,852 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Bonacini-N. Pastorelli a 4"356; 3. Benvenuti-Demarchi a 26"394; 4. Liang-Ortiz a 44"000; 5. Perolini-Romani a 57"524; 6. Desideri-Perullo a 1 giro; 7. Speakerwas (Ginetta G55 Gt4) a 1 giro (1. Gts); 8. Neri-Pizzola (Porsche Cayman) a 1 giro; 9. De Castro (Porsche Cayman) a 1 giro; 10. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 1 giro; 11. Arrigosi (Porsche Cayman) a 1 giro; 12. Ghezzi-Giovanelli (Porsche 997) a 1 giro; 13. La Mazza-Nicolosi (Porsche 997) a 2 giri (1. Gt Cup); 14. Cerati-Fondi (Porsche 997) a 2 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo).

Giro più veloce: il 6° di Vainio in 1'50"644, alla media di 170,655 km/h.

Gara-2: 1. R. Cazzaniga-D'Amico 24 giri in 47'31"968, alla media di 158,896 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Desideri-Perullo a 17"095; 3. Liang-Ortiz a 26"218; 4. Vainio-Tujula a 26"921; 5. Bonacini-N. Pastorelli a 1'13"983; 6. Benvenuti-Demarchi a 1'13"983; 7. Perolini-Romani a 1'31"156; 8. L. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 1 giro (1. Gts); 9. Arrigosi (Porsche Cayman) a 1 giro; 10. Speakerwas (Ginetta G55 Gt4) a 1 giro; 11. Ghezzi-Giovanelli (Porsche 997) a 2 giri; 12. De Castro (Porsche Cayman) a 2 giri; 13. La Mazza-Nicolosi (Porsche 997 Cup) a 2 giri (1. Gt Cup); 14. Cerati-Fondi (Porsche 997) a 2 giri; 15. Kasai-Basz a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo).

Giro più veloce: il 15° di R. Cazzaniga in 1'49"677, alla media di 172,160 km/h.

Il campionato - Super Gt Cup: 1. Tujula-Vainio 161 punti; 2. R. Cazzaniga-D'Amico 151; 3. Liang-Ortiz 147; 4. Desideri 133; 5. Bonacini 107. **Gt Cup:** 1. Pisani 180 punti; 2. La Mazza 171; 3. Palazzo 145; 4. Nicolosi 141; 5. Baccarelli 95. **Gts:** 1. De Castro 187 punti; 2. Neri 177; 3. Magnoni 147; 4. Pizzola 75; 5. Carboni 66.

PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 71 Mugello (Fi), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Liguori (Osella Pa21) 15 giri in 27'17"556, alla media di 172,958 km/h (1° Cn2); 2. Bellarosa (Wolf Gb08 Tornado) a 13"781 (1° CnT); 3. Randaccio

(Norma M20 F) a 14"735; 4. Patrinicola (Radical Sr4) a 17"530 (1° Radical); 5. Oliva (Radical Sr4) a 45"253; 6. Petrillo (Radical Sr4) a 1'46"962; 7. Attianese (Wolf Gb08) a 1 giro.

Giro più veloce: l'11° di Bellarosa in 1'45"426, alla media di 179,101 km/h.

Gara-2: 1. Bellarosa (Wolf Gb08 Tornado) 15 giri in 26'57"669, alla media di 175,085 km/h (1° CnT); 2. Liguori (Osella Pa21) a 40"817 (1° Cn2); 3. Randaccio (Norma M20 F) a 40"817; 4. Oliva (Radical Sr4) a 46"596 (1° Radical); 5. Attianese (Wolf Gb08) a 1'33"261; 6. Patrinicola (Radical Sr4) a 1 giro; 7. Petrillo (Radical Sr4) a 3 giri.

Giro più veloce: il 3° di Bellarosa in 1'44"671, alla media di 180,393

Il campionato - Assoluta: 1. Bellarosa 244 punti; 2. Patrinicola 184; 3. Randaccio 173; 4. Belotti 150; 5. Oliva 100. **CnA:** 1. Randaccio 168 punti; 2. Liguori 55; 3. Margelli 50; 4. Jacoboni 40; 5. Turatello 35. **CnT:** 1. Bellarosa 172 punti; 2. Belotti 110; 3. Zanardini 48; 4. Milli 30; 5. Attianese 24.

MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 72 Mugello (Fi), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Rangoni 13 giri in 27'51"530, alla media di 146,851 km/h (1. Pro); 2. S. Iaquina a 5"294; 3. Zarpellon a 11"200; 4. Alcidi a 11"512; 5. Ricciarini a 11"803; 6. Calcagni a 18"326; 7. Mercurio a 18"718; 8. M. Zanin a 25"641; 9. Gori a 31"065; 10. Giovesi a 41"412 (1. Lite); 11. Franzoso a 45"542; 12. Bettera a 53"985; 13. Pindari a 1'06"429; 14. Suerzi Stefanin a 1'09"050; 15. Cioffi a 1'12"191; 16. Giorgi a 1'20"087; 17. L. Galbiati a 1'27"275.

Giro più veloce: il 2° di Zarpellon in 2'06"677, alla media di 149,056 km/h.

Gara-2: 1. Sandrucci 13 giri in 27'45"709, alla media di 147,364 km/h; 2. Iaquina a 7"889; 3. F. Zanin a 8"424; 4. Risitano a 8"551; 5. Alcidi a 10"006; 6. Ongaretto a 16"313; 7. M. Zanin a 16"841; 8. Mercurio a 21"402; 9. Gori a 25"321; 10. Losi a 26"446; 11. Giovesi a 42"574 (1. Lite); 12. Giorgi a 50"222; 13. Suerzi Stefanin a 1'13"515; 14. Cioffi a 1'14"679; 15. U. Bagnasco a 1'15"299; 16. Sabbatini a 1'18"718; 17. Riosa a 1 giro.

Giro più veloce: il 2° di Sandrucci in 2'06"635, alla media di 149,105 km/h.

Il campionato - Pro: 1. Iaquina 168 punti; 2. Calcagni-F. Zanin 142; 3. Alcidi 131; 4. Rangoni-Losi 106; 5. Zarpellon 90. **Lite:** 1. Giorgi 96 punti; 2. Pindari 77; 3. Cioffi 48; 4. Suerzi Stefanin 46; 5. Paolo Necchi 44.

F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 73 Mugello (Fi), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Ponzio 16 giri in 27'51"502, alla media di 180,742 km/h; 2. Bracalente a 3"484; 3. Zeller a 6"224; 4. Pellegrini a 10"374; 5. Bohlen a 16"201; 6. A. Cola a 45"497; 7. Terrini a 45"563; 8. Tobler a 56"706; 9. Perego a 1'03"167; 10. Rasero a 1'03"250; 11. Wachter a 1 giro; 12. Iannaccone a 1 giro; 13. Siska a 2 giri.

Giro più veloce: il 3° di Ponzio in 1'42"921, alla media di 183,461 km/h.

Gara-2: 1. Zeller 16 giri in 27'53"372, alla media di 180,540 km/h; 2. Bracalente a 4"499; 3. Bohlen a 5"317; 4. Ponzio a 5"635; 5. A. Cola a 31"665; 6. Terrini a 41"146; 7. Tobler a 41"892; 8. Pellegrini a 41"951; 9. Perego a 58"452; 10. Rasero a 1'06"734; 11.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT

HAI LA PASSIONE PER I MOTORI E VUOI FARE IL PILOTA?



PARTECIPA AL NUOVO SNP TALENT

Il nuovissimo "Talent" targato Snp, è ai nastri di partenza. Ma attenzione, non si tratterà del solito talent, si perché chi parteciperà, prenderà parte, al tempo stesso, ad un corso di pilotaggio vero e proprio, con tanto di lezione teorica e pratica in pista, ed uso di telecamere per correggere e valutare eventuali errori di guida. Ed alla fine, ai più bravi, sarà data la possibilità di: 1) Accedere a dei corsi di perfezionamento, 2) Partecipare a Cronogare in kart, 3) Prendere parte a tutta l'intera stagione in Sn2. E per concludere, il più bravo della Sn2, avrà la possibilità di guidare una Ferrari 458 oppure, a scelta, una monoposto in pista!!! Presto tutte le info sulla nostra pagina fb ufficiale. [facebook/selezionenazionalepilotti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepilotti) o selezione@alice.it.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggetti-

stica, 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.



CONTI EDITORE

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

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

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

IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX)

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): 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. 8212 del 3/2/2017



Leclassefiche

Iannacone a 1 giro; 12. Wachter a 2 giri; 13. Siska a 3 giri.
Giro più veloce: il 5° di Ponzio in 1'42"528, alla media di 184,164.
Il campionato: 1. Ponzio 337 punti; 2. Bracalente 284; 3. Pellegrini 270; 4. Cola 210; 5. Rasero

TROFEO ABARTH SELENIA

Resoconto della gara a pag. 73
Mugello (Fi), 7-8 ottobre 2017

Gara-1: 1. Barberini 13 giri in 28'15"547, 2. Darbom a 8'281, 3. Appelqvist a 48'085, 4. Eroldu a 48'625, 5. Mabeellini a 52'183, 6. Monetti a 1'06"372, 7. F. Caruso a 1'40"901, 8. Campoli a 1'41"261, 9. "Boga" a 1 giro, 10. "Fisher-man" a 1 giro, 11. "Gioga" a 2 giri, 12. Boninsegna (Abarth 595 OT). Tutti gli altri su Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione.

Gara-2: 1. Barberini 13 giri in 29'48"994, 2. Pajuranta a 0.872, 3. Appelqvist a 2"432, 4. "Fisher-man" a 2"779, 5. "Boga" a 3"232, 6. Campoli a 3"736, 7. Boninsegna a 4"417, 8. "Gioga" a 5"254, 9. Darbom a 2 giri, 10. Eroldu a 3 giri, 11. F. Caruso a 9 giri, 12. Monetti a 9 giri. Tutti su Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione.
Absoluta: 1. Barberini 286 punti, 2. Jusso Pajuranta 213, 3. Joakim Darbom 201, 4. Kuzey Eroldu 112, 5. Andrea Mabeellini 108.

FERRARI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 76
Imola (Bo), 7-8 ottobre 2017

COPPA SHELL

Gara-1: 1. Hassid 17 giri in 31'39"041, alla media di 158,2 km/h (1. Gentleman); 2. Wohlwend a 0"597 (1. Ladies); 3. Laursen a 1"622; 4. M. Gostner a 3"323; 5. T. Gostner a 3"845; 6. Scheltema a 5"573; 7. Prinoth a 6"121; 8. Hladik a 7"468; 9. Hurini a 7"931; 10. Kinch a 9"697; 11. Cheung a 11"080; 12. Schiavoni a 12"133; 13. Lindroth a 13"446; 14. De Meeus a 14"062; 15. Kamstrup a 1'14"628; 16. Kok a 1'15"362; 17. Mattsson a 1'15"549; 18. Lim a 1 giro; 19. Cuhadaroglu a 4 giri; 20. Kojima a 5 giri.

Giro più veloce: il 7° di Hassid in 1'45"308, alla media di 167,8.

Gara-2: 1. Wohlwend 18 giri in 31'38"232, alla media di 167,6 km/h (1. Ladies); 2. Hassid a 1"387 (1. Gentleman); 3. Laursen a 2"653; 4. Scheltema a 28"363; 5. M. Gostner a 29"286; 6. T. Gostner a 29"839; 7. Prinoth a 42"083; 8. Hladik a 43"380; 9. Cheung a 47"048; 10. Cuhadaroglu a 56"765; 11. Kinch a 57"207; 12. Weiland a 57"566; 13. Kojima a 1'03"345; 14. Lindroth a 1'09"513; 15. Mattsson a 1'13"707; 16. Hurini a 1'46"102; 17. Kok a 1'46"712; 18. Kamstrup a 1'47"092; 19. Schiavoni a 1 giro; 20. Lim a 1 giro; 21. De Meeus a 2 giri; 22. Oppthausser a 3 giri.

Giro più veloce: il 12° di Hassid in 1'44"766, alla media di 168,7

TROFEO PIRELLI

Gara-1: 1. Grossmann 14 giri in 28'08"669, alla media di 146,5 km/h; 2. Smeeth a 8"131; 3. Nelson a 15"575 (1. Am); 4. Froggatt a 20"858; 5. D. Di Amato a 23"015; 6. Brough a 29"213; 7. Grimes a 30"461; 8. Jensen a 32"076; 9. Rocca a 33"413; 10. Cartu (Ferrari Budapest) a 34"322; 11. Baron a 34"401; 12. Overgaard a 44"243; 13. Atar a 50"694 (1. 458); 14. Ohmura a 51"795; 15. Liebhäuser a 53"517; 16. Nielsen a 59"678; 17. Harnsen a 1'05"564; 18. Do-

errenberg a 1'21"387.

Giro più veloce: il 7° di Baron in 1'44"525, alla media di 169,1
Gara-2: 1. Smeeth 16 giri in 30'51"055, alla media di 152,8 km/h; 2. Liebhäuser a 1"168 (1. Am); 3. Nelson a 14"344; 4. Froggatt a 14"842; 5. Vezzoni a 16"670; 6. Grimes a 20"080; 7. Cartu a 21"078; 8. Jensen a 24"539; 9. Grossmann a 29"087; 10. Rocca a 36"270; 11. Atar a 56"624 (1. 458); 12. Nielsen a 59"954; 13. Brough a 1'00"959; 14. Ohmura a 1'06"198; 15. Overgaard a 1'12"090; 16. Harnsen a 1'48"480; 17. D. Di Amato

Giro più veloce: il 3° di Di Amato in 1'43"997, alla media di 169,9

RALLY WRC

Rally di Spagna

Resoconto della gara a pag. 48
Salou (Spa), 6-8 ottobre 2017

Absoluta: 1. Meeke-Nagle (Citroën C3 WRC) in 3.01'21"1; 2. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 28.0; 3. Tänak-Järveoja (Ford Fiesta WRC) a 33'0; 4. Hänninen-Lindström (Toyota Yaris WRC) a 54'1; 5. Østberg-Eriksen (Ford Fiesta WRC) a 2'26"2; 6. Lefebvre-Moreau (Citroën C3 WRC) a 2'43"0; 7. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 4'37"4; 8. Suninen-Markkula (Ford Fiesta R5) a 8'22"7; 9. Kopecký-Dressler (Škoda Fabia R5) a 8'54"5; 10. Veiby-Skjærmoen (Škoda Fabia R5) a 9'04"8; 11. Loubet-Landaïs (Ford Fiesta R5) a 11'44"0; 12. Guerra jr.-Crué (Škoda Fabia R5) a 13'01"6; 13. Nordgren-Suominen (Škoda Fabia R5) a 13'38"4; 14. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R5) a 13'40"5; 15. Sordo-Marti (Hyundai i20 Coupe WRC) a 14'19"3; 16. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 14'38"4; 17. Al-Qassimi-Patterson (Citroën C3 WRC) a 15'14"8; 18. Mikkelsen-Jøger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 15'39"3; 19. Pieniazek-Mazur (Peugeot 208 T16) a 15'56"5; 20. Garcia-Marcos Secades (Ford Fiesta R5) a 16'36"2; 21. Avcioglu-Korkmaz (Škoda Fabia R5) a 18'25"8; 22. Toedtli-Paque (Škoda Fabia R5) a 19'47"3; 23. Armstrong-O'Sullivan (Ford Fiesta R5) a 22'08"3; 24. Gorban-Larens (Mini John Cooper Works WRC) a 22'36"2; 25. Raoux-Magat (Citroën DS3 WRC) a 23'54"8; 26. Bonato-Boulloud (Citroën DS3 R5) a 24'40"9; 27. Boland-Morrissey (Ford Fiesta R5) a 26'47"8; 28. Solans-Ibañez Sotos (Ford Fiesta R2T) a 27'41"2; 29. Astier-Vauclare (Peugeot 208 R2) a 28'15"0; 30. Folb-Guieu (Ford Fiesta R2T) a 29'14"3; 31. Peláez-Del Barrio (Ford Fiesta R5) a 31'02"1; 32. Tannert-Heigl (Ford Fiesta R2T) a 32'27"4; 33. Serderidis-Miclotte (Citroën DS3 WRC) a 33'04"0; 34. Yates-Lee (Ford Fiesta R5) a 33'12"3; 35. Besoli-Carulla (Peugeot 208 R2) a 36'55"3; 36. Domenech-Marchal (Citroën DS3 R3T) a 39'36"7; 37. Andersson-Jönsson (Opel Adam R2) a 45'29"9; 38. Rådström-Johansson (Ford Fiesta R2T) a 46'39"8; 39. Ciamin-de la Haye (Ford Fiesta R2T) a 48'06"5; 40. Kuhn-Kremer (Ford Fiesta R2T) a 51'11"0; 41. Solans-Barreiro (Ford Fiesta R2T) a 51'31"5; 42. Tavelli-Cottellero (Peugeot 208 R2) a 53'33"8; 43. Andolfi-Scatollin (Hyundai i20 R5) a 54'33"9; 44. Franchelli-Aymereich (Peugeot 208) a 55'25"0; 45.

Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 1.00'43"6; 46. Suárez-Pereira (Peugeot 208) a 1.01'06"4; 47. Paradel-Ouesada (Peugeot 208) a 1.02'09"8; 48. Gomez-Mollar (Peugeot 208 R2) a 1.02'11"9; 49. Esteban-Sánchez González (Peugeot 208 R2) a 1.14'21"8; 50. Sans-Venceslao (Peugeot 208) a 1.15'28"1; 51. Katsuta-Salminen (Ford Fiesta R5) a 1.17'13"1; 52. Font-Velasco (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.17'19"9; 53. Macias-Álvarez (Subaru Impreza Wrx STi) a 1.23'08"9.

TAPPE

1. giornata: 1. Mikkelsen in 1.11'56"3; 2. Ogier a 1"4; 3. Meeke a 3"3; 4. Tanak a 6"3; 5. Ostberg a 7"1. **2. giornata:** 1. Meeke in 2.16'21"1; 2. Ogier a 13"; 3. Tanak a 14"5; 4. Hänninen a 34"; 5. Neuville a 53"2.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Caseres (12,50 km): 1. Tanak in 7'16"7; 2. Ostberg a 1"8; 3. Neuville a 2"1. **PS2 Bot (6,50):** 1. Meeke in 4'04"5; 2. Tanak a 0"4; 3. Sordo, Ostberg a 0"8. **PS3 Terra Alta (38,95):** 1. Mikkelsen in 24'55"0; 2. Ostberg a 2"7; 3. Ogier a 2"8. **PS4 Caseres 2:** 1. Latvala in 7'08"1; 2. Sordo a 0"3; 3. Lappi a 0"9. **PS5 Bot 1:** 1. Meeke in 30'57"7; 2. Mikkelsen a 0"8; 3. Sordo a 1"3. **PS6 Terra Alta 2:** 1. Ogier in 24'18"9; 2. Meeke a 0"8; 3. Neuville a 3". **PS7 El Montmell (24,40):** 1. Meeke in 12'22"0; 2. Sordo a 3"6; 3. Hänninen a 4". **PS8 El Pont D'Armentera (21,29):** 1. Hänninen in 10'54"6; 2. Meeke a 1"3; 3. Neuville a 1"8. **PS9 Savallà (14,12):** 1. Hänninen in 7'25"3; 2. Tanak, Lappi a 2"9. **PS10 El Montmell 2:** 1. Neuville in 12'53"3; 2. Sordo, Lappi a 0"1. **PS11 El Pont D'Armentera 1:** 1. Ogier in 10'59"6; 2. Neuville a 0"6; 3. Meeke a 0"9. **PS12 Savallà 2:** 1. Ogier in 7'30"0; 2. Tanak a 0"6; 3. Hänninen, Lappi a 1". **PS13 Salou (2,24):** 1. Ogier in 2'33"8; 2. Kopecky a 0"6; 3. Meeke a 0"9. **PS14 L'Albiol (6,28):** 1. Meeke in 4'00"9; 2. Tanak, Neuville a 1"1. **PS15 Riudecanyes (16,35):** 1. Meeke in 10'20"2; 2. Sordo a 3"3; 3. Ogier, Hänninen a 3"8. **PS16 Santa Marina (14,50):** 1. Meeke in 8'09"5; 2. Sordo a 1"1; 3. Hänninen a 1"2. **PS17 L'Albiol 2:** 1. Meeke in 3'58"6; 2. Ogier a 2"3; 3. Tanak a 2"8. **PS18 Riudecanyes 2:** 1. Meeke in 10'19"5; 2. Sordo a 0"2; 3. Ogier a 1"1. **PS19 Santa Marina 2 (Power Stage):** 1. Sordo in 8'07"8; 2. Meeke a 3"5; 3. Ogier a 4"2.

ERC

Rally Liepaja

Resoconto della gara a pag. 58
Liepaja (Let), 6-8 ottobre 2017

Absoluta: 1. Gryazin-Pedrov (Škoda Fabia R5) in 1.19'22"1; 2. Rovannerä-Halttunen (Ford Fiesta R5) a 18"5; 3. Habaj-Dymurski (Ford Fiesta R5) a 2'52"8; 4. Suárez-Carrera (Peugeot 208) a 3'00"9; 5. von Thurn und Taxis-Degandt (Škoda Fabia R5) a 5'32"3; 6. Nitišs-Nieksāns (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 6'15"1; 7. Vaškys-Paškevičius (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 8'17"9; 8. Kristensson-Appelskog (Opel Adam) a 8'22"7; 9. Erdi-Papp (Mitsubishi Lancer Evo X) a 8'30"5; 10. Ingram-Whittock (Opel Adam) a 8'55"3.

COPPA ITALIA

38° Città di Pistoia

Resoconto della gara a pag. 59
Pistoia, 7-8 ottobre 2017

Absoluta: 1. Cresci-Ciabatti (Ford Fiesta Wrc) in 1.07'01"3; 2. Tognozzi-Pinelli (Škoda Fabia) a 9"1; 3. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio

Dovesicorre

VELOCITÀ

14-15 ottobre

6 ORE DEL FUJI

Mondiale Endurance at Fuji

www.fiawec.com

WTCC

7° round a Ningbo

www.fiawtcc.com

DTM

9° round a Hockenheim

www.dtm.com

FIA F3

10° round a Hockenheim

www.fiaf3europe.com

NASCAR

Sprint Cup a Talladega

www.nascar.com

NASCAR EURO SERIES

Finale a Zolder

www.hometracks.nascar.com

RALLY

13-15 ottobre

RALLY DUE VALLI

Italiano Rally a Verona

www.rallyduevalli.it

RALLY DEL RUBINETTO

Coppa Italia

a S.Maurizio d'Opaglio

www.rallydelrubinetto.com

R3T) a 1'47"5; 4. Guarducci-Migliorati (Hyundai i20 R5) a 2'12", 5. Artino-Gabelloni (Škoda Fabia) a 2'30"4; 6. Scorpioni-Matucci (Peugeot 2007 S2000) a 2'56"9; 7. Corti-Catalano (Renault Clio Williams) a 3'16"; 8. Campanaro-Porcuro (Citroën C2) a 3'33"1; 9. Pierotti-Milli (Peugeot 208) a 3'33"2; 10. Morici-Garavaldi (Ford Fiesta R5) a 3'54"6.

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Girgetti-Barsotti (Fiat 600 sporting) in 1.28'32"9.
Classe 1400: 1. Vaccai-De Rosa in 1.16'34"4; 2. Bennati-Paolini in 2'00"7 (tutti su Rover MG105ZR)

Classe 1600: 1. Lost-Cintolesi in 1.15'08"6; 2. Paladini-Buglioni (Citroën Saxo) a 56"3; 3. Duccesi-Morelli a 4'22"3; 4. Dingacci-Pedretti a 5'57" (gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Paparini-Quarta i 1.12'22"5; 2. Rossi-Bernardi a 1'43"; 3. Boccaccini-La Ferla a 2'21"; 4. Mangiapane-Lo Scudato a 4'14" (tutti su Renault Clio Rs).

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Nesti-Matteoni in 1.17'30"1; 2. Baldassarri-Marchi a 1'04"; 3. Ceccorelli-Gelasi a 4'07"8; 4. Repole-Natalini a 16'25"4 (tutti su Fiat 600).

Classe 2000: 1. Corti-Catalano in 1.10'17"3; 2. Napolitano-Vestrucci a 4'22"9; 3. Fagni-Demari a 6'52"4 (tutti su Renault Clio Williams).

Classe K10: 1. Campanaro-Porcuro (Citroën C2) in 1.10'34"2; 2. Scartabelli-Cregoriani (Peugeot 106) a 2'14"9

Classe K11: 1. Fagni-Massaro (Renault Clio Maxi) in 1.12'11"1.

Classe S2000: 1. Scorpioni-Matucci (Peugeot 207) in 1.09.58"2

Classe Wrc:

1. Cresci-Ciabatti (Ford Fiesta) in 1.07'01"3.

GRUPPO R

Classe R2B: 1. Pierotti-Milli in 1.10'34"5; 2. Giannini-Tredici (Citroën C2) a 53"; 3. Gori-Gioannini a 3'11"; 4. Martinelli-Bigogna (Renault Twingo) a 3'34"2; 5. Ferroni-Carmignani a 4'09"5; 6. Ferroni-Carmignani a 5'38"8; 7. Bartali-Franceschi a 7'47"7; 8. Gualandi-Corsellini a 11'29"9; 9. Salotti-Salotti (Renault Twingo) a 14'49"5 (tutti gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Silvestri-Marracchini in 1.16'50"3; 2. Masi-Della Maggiora a 10'49"3 (tutti su Renault Clio).

Classe R3T: 1. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio) in 1.08'48"8.

Classe R5: 1. Tognozzi-Pinelli (Škoda Fabia) in 1.07'10"4; 2.

Guarducci-Migliorati (Hyundai i20) a 2'02"9; 3. Artino-Gabelloni (Škoda Fabia) a 2'21"3; 4. Morici-Garavaldi (Ford Fiesta) a 3'45"5; 5. Baldacci-Innocenti (Ford Fiesta) a 4'30"2.

Classe R5TB: 1. Sizzi-Settimelli (Mini) in 1.26'32"1.

SALITE CIVM

35° Pedavena

Resoconto della gara a pag. 74
Croce d'Aune (Bi), 8 ottobre 2017

Absoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytex) in 6'40"87; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech) a 0'75; 3. Degasperri (Osella Fa30 Zytex) a 31"34; 4. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 33"34; 5. Liber (Gloria C8P Evo) a 42"67; 6. Pezzolla (Osella Pa21JrB Bmw) a 46"48; 7. Lombardi (Osella Pa 21 Evo Honda) a 48"88; 8. Espósito (Radical Sr4 Suzuki) a 50"81; 9. Venturato (Gloria C8F Evo) a 1'07"58; 10. Zandonà (F.Reynard) a 1'08"87.

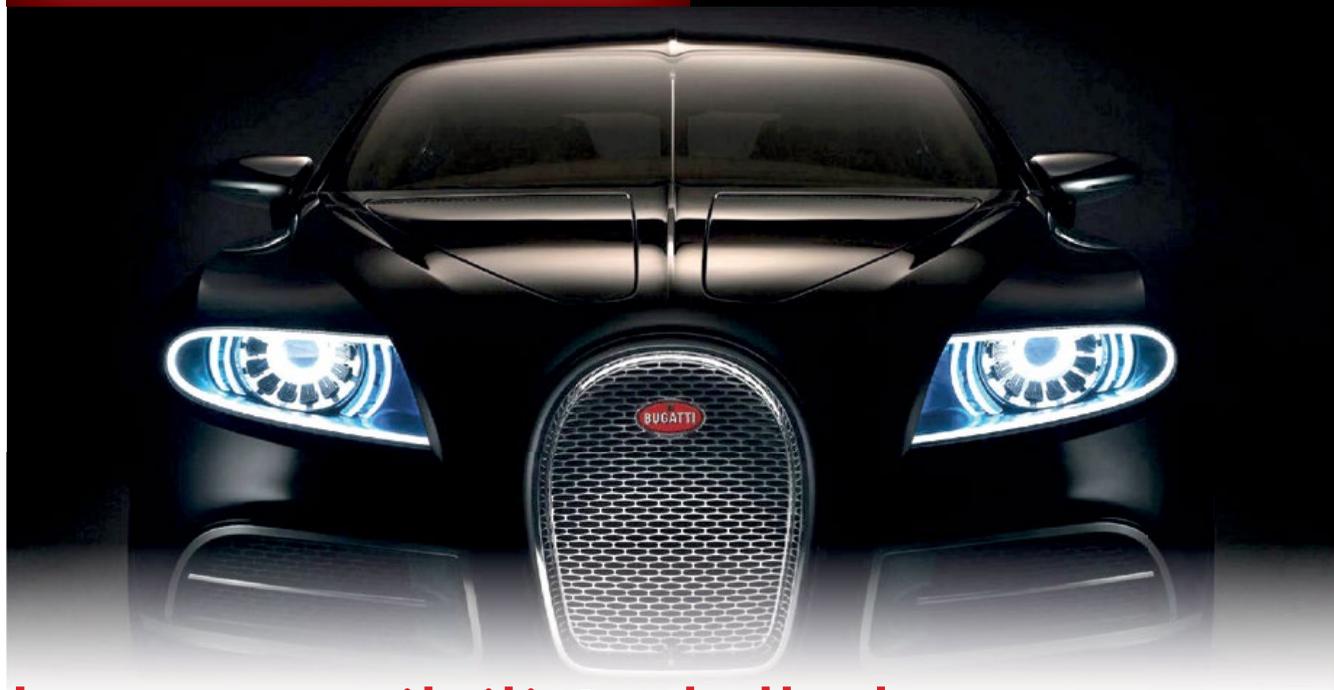
Gara-1: 1. Merli 3'21"19; 2. Faggioli a 0"16; 3. Degasperri a 14"35; 4. Conticelli F. (Osella Pa30 Zytex) a 15"78; 5. Conticelli F. a 15"85.
Gara-2: 1. Faggioli in 3'19"52; 2. Merli a 0"91; 3. Degasperri a 17"15; 4. Conticelli F. a 17"65; 5. Liber a 23"56.

Classifica dei gruppi. Rs: 1. Locente in 9'35"05; 2. Ghirardo a 2'58; 3. Cappello a 12"92 (tutti su Honda Civic).

Rs+: 1. Scap-pa (Mini Cooper) in 8'46"98; 2. Dall'Antonia (Honda Civic) a 10"61; 3. Giovannoni (Mini Cooper) a 14"61. **Gr. N:** 1. Biccato R. in 8'46"39; 2. Mercati a 2"40; 3. Marc a 25"12 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo).

Gr. A: 1. Cenese (Renault Clio) in 8'54"51; 2. Naldini (Mitsubishi Lancer Evo) a 5"57; 3. "Brik" (Renault Clio) a 11"31. **GT:** 1. Gaetani (Ferrari 458 Challenge) in 8'11"78; 2. Raggi (Ferrari 458 Challenge) a 2"90; 3. Parrino (Porsche 997 Gt3) a 15"84. **E1:** 1. Soretti (Subaru Impreza) in 7'56"72; 2. Sbröllini (Lancia Delta Evo) a 3"38; 3. Pelorosso (Renault Clio Proto) a 36"81.

E2S: 1. Mariot (Citroën Saxo) in 9'08"33; 2. Gallina (Lancia Y10) a 7"88; 3. Lombardi (Honda Civic) a 11"27. **CM:** 1. Lombardi in 7'29"75; 2. Manzoni (Osella Pa21 Evo) a 41"07; 3. Drago (Erberth 03) a 1'00"73. **E2Ss:** 1. Faggioli in 6'40"87; 2. Conticelli F. a 33"34; 3. Pezzolla a 46"48. **E2Ss:** 1. Merli in 6'41"62. 2. Degasperri a 30"59; 3. Liber a 41"92.



La sostenibilità della leggerezza materiali innovativi per automobili

L'approfondimento di UnicusanoLab questa settimana è dedicato alle soluzioni possibili per la riduzione del peso delle quattro ruote

I settore dei trasporti è il secondo responsabile di emissioni climateranti in Europa. Oggi il suo contributo alle emissioni cumulate di CO₂ è pari a circa il 30% ed è in crescita rispetto al 1990. Diversi studi di letteratura hanno dimostrato che circa l'87% degli impatti categorizzati come Global Warming Potential sono generati durante la fase d'uso dell'automezzo. Gli impatti sono quindi principalmente legati al consumo di combustibile dell'automobile e le strategie per mitigarli coinvolgono la scelta della tipologia di combustibile, con un recente aumento della sensibilità nei confronti di carburanti alternativi, oppure la riduzione dei consumi stessi. Il 75% dei consumi energetici delle automobili sono direttamente influenzati dal peso della vettura e conseguentemente la progettazione di auto leggere è stata riconosciuta, insieme all'efficienza di combustione, all'aerodinamica e al controllo elettronico, come una delle misure chiave per ri-

durere l'uso di risorse energetiche per autotrazione. Tradizionalmente le automobili sono fatte essenzialmente di acciaio, un materiale robusto ma pesante. I produttori di acciaio hanno recentemente sviluppato prodotti che sono 5-6 volte più resistenti dei loro predecessori; questo ha permesso di usare sezioni più sottili che pesano meno e che danno la stessa affidabilità in termini di robustezza. In alternativa i metodi per ridurre il peso delle automobili riguardano l'impiego di materiali innovativi come l'alluminio per realizzare la carrozzeria e la scocca oppure il magnesio che ha una densità pari ad un terzo di quella dell'alluminio ed ha una durabilità simile a quella dell'acciaio e che ha trovato applicazioni in alcuni elementi del motore come le bielle. Il suo utilizzo può ridurre il peso di un tradizionale motore a benzina del 66%. Forse la soluzione più promettente è l'impiego di composti rinforzati di fibra di carbonio, un materiale

che è sei volte più robusto dell'acciaio e il 30% più leggero dell'alluminio. In alcuni casi la produzione di materiali leggeri provoca impatti ambientali più elevati rispetto a quella di materiali tradizionali. Un approccio LCA è quindi appropriato per valutare le conseguenze ambientali complessive dell'applicazione di tali materiali nei componenti delle automobili. Gli studi LCA in corso hanno mostrato che la soluzione più efficace da un punto di vista economico ed ambientale sembra essere l'integrazione di componenti in alluminio. La riduzione degli impatti è stimata intorno al 5%. Il principale limite dello sviluppo di questi materiali nel settore automobilistico è rappresentato dai loro costi che sono ancora elevati e che ne limitano l'impiego alle auto da corsa o di lusso.



Tifo straripante a Sepang. Nei social spesso c'è la stessa calca ma meno reciproco rispetto...

GETTY IMAGES

TRA TIFOSI SUL WEB CI DEVE ESSERE RISPETTO E EDUCAZIONE

Viva i valori delle corse!

Chiedo scusa se per una volta non cito macchine da corsa e mi limito a parlare di appassionati, ma penso che i tempi siano maturi per una riflessione serena su una delle più grandi novità degli ultimi anni. Ossia il mutato atteggiamento di coloro che seguono questo nostro sport all'interno delle nuove tribune di dibattito diretto, che sarebbero poi a tutti gli effetti i social.

Ebbene, forse non sono più un teenager, eppure mi sembra di poter dire che moltissime cose siano cambiate da quando l'unico modo per stabilire un dialogo era quello di pubblicare una lettera sulle pagine della posta di Autosprint.

Ormai la possibilità di manifestare idee sull'automobilismo da corsa è diventata alla portata di tutti in tempo reale e in qualsiasi momento. Questo lo ritengo un bene, quand'anche

stia qui a scrivere una lettera ad Autosprint.

Ciò che viceversa non ritengo molto positivo, è il costume volto a infarcire le proprie opinioni e prese di posizione molto spesso, anzi, troppo spesso, con insulti, contumelie, motti, frizzi e lazzi offensivi nei confronti di chi ha la sola colpa di pensarla in modo diverso.

Ecco, questa la trovo una cosa sbagliatissima a prescindere, cioè tale da violare le nozioni più elementari dell'educazione. E ho quasi la pretesa di pensare che un appassionato di Motorsport dovrebbe portare rispetto a tutti coloro che condividono eguale entusiasmo e la stessa passione. La quale, fino all'avvento dell'epoca social, era occasione di unità e mai di divisione.

Ecco, a guardare come stanno ora le cose sui social stessi dopo qualsiasi evento rilevante

che vede contrapposte due o più inevitabili correnti di pensiero e sensibilità, viene sinceramente tristezza.

Non si dialoga più per conoscersi, per il gusto di condividere lo stesso tipo di sensibilità e affinità, ma a volte sembra che la cosa più importante sia fare branco e provare a azzannare il più vulnerabile che sembra far parte di uno schieramento avversario. E, credetemi, poco importa tifare Ferrari, Vettel, Hamilton, Mercedes o Raikkonen. Nessuno se si manifesta è al riparo da scappellotti dialettici, marameo o atteggiamenti aggressivi.

Ecco, la domanda che ne segue è semplice e scontata: ne vale proprio la pena? Non era meglio prima? Con questo non pretendo di mettere la retro-marcia dall'era due punto zero. Teniamoci pure la partecipazione allargata, l'interattività, la multimedialità e l'iperconnessione, ma, ecco, questo sì, cerchiamo almeno di recuperare valori che l'era virtuale non può né deve spegnere.

Principi contenuti egregiamente in parole dietro le quali si nasconde una scala di eccellenze moralmente orientate, quali i concetti stessi di rispetto, educazione, spirito costruttivo, accettazione dell'esistenza dell'altro da sé, cultura del dubbio e rigetto di posizioni integraliste, discriminanti e inutilmente sferzanti, a prescindere dal fatto che i potenziali offesi possano essere più o meno vicini e in grado di difendersi direttamente o in ogni caso di chiamare in causa l'offensore del momento.

In fondo, se amiamo le corse davvero, già solo questo ci unisce e ci rende affini, a prescindere dalle sfumature che ciascuno dà alle sue preferenze.

Per questo mi piacerebbe tanto che alla fine di questa intensa stagione tutti riuscissero a capire che i soli perdenti non sono coloro che tifano per il pilota meno forte, ma quelli che si manifestano ponendo in essere l'atteggiamento sbagliato.

Marco Gamba, Milano

Questa lettera è solo da papplaudire. Facciamo così: la controfirmiamo come Autosprint e, con buona approssimazione, pure con la ragionevole certezza che tutti gli appassionati più veri la pensino esattamente in questo modo.

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
06.49.92.393

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

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

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercole Colombo**,
Alberto Crippa, **Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images**, **Bettoli**,
Getty Images, **Fuggiano**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Cogni**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Beppe Donazzan**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sporbini**, **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, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPRINT** **INMOTO**

AM **CALENDARI SPORTEGGIATI** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

HURACÀN ALLA GRANDE NELLA SERIE BLANCPAIN GT

Lambo sugli scudi

Mentre la Huracan del Grasser Racing Team portava a termine terza la gara di Montmelò, ultimo round della stagione che ha laureato campioni assoluti in Blancpain Gt Bortolotti e Engelhart, primi anche nella classifica Endurance con Caldarelli, indossavo con orgoglio il mio cappellino Lambo... Bravissimi, soprattutto Mirko che avrebbe potuto mieterne ben più successi, e invece è stato accantonato da Gp2 ed F1 troppo presto... Mi ripeto: braviiiiiii!

giuse.mc4ever

LA FARFALLA GRANATA RACCONTATA DA TUTTOSPORT.



Ribattezzato la farfalla granata per quel suo modo di muoversi in campo leggero e inafferrabile, a 50 anni dalla scomparsa Tuttosport vuole ricordare Gigi Meroni attraverso una raccolta di 3 DVD. Tantissimo materiale inedito dell'epoca con tutti i suoi gol, le sue interviste e con le testimonianze di chi lo ha conosciuto ed amato.

IL PRIMO DI TRE DVD* È IN EDICOLA DA VENERDÌ 13 OTTOBRE CON TUTTOSPORT.

In vendita solo in Piemonte, Val d'Aosta e Liguria o tramite richiesta mail all'account: dvdmeroni@tuttosport.com specificando il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.



*A € 9,99 + il costo del quotidiano.


SPORT REVIEW

TUTTOSPORT