

MC, CÔTE D'AZUR 5,80 € - FFE 0,30 € - BE 6,00 €  
AUT 6,00 € - FFE 0,30 € - BE 6,00 €  
CZ 6,00 € - FFE 0,30 € - BE 6,00 €  
CH 6,70 CHF - CH 6,00 CHF - USA 9,95 \$

# AUTO SPRI NT

n. 46

Anno LVI Settimanale 14-20 novembre 2017

3 Euro (Italy only)



## MASSA REPLICA A SAN PAOLO

Per l'ultima volta corre in F1 davanti al suo pubblico: il commovente addio di Felipe. Chiude 7° e dopo Abu Dhabi lascia

A Interlagos la **Ferrari** ritrova la vittoria. **Seb** regala la quinta bandiera a **Maranello** dominando il penultimo round del 2017. Un lampo rosso dopo un periodo nero per un **Cavallino** che da **sette anni** non **vinceva** così tanti Gp in una stagione

## GP DEL BRASILE

# VETTEL VOLANTE ORGOGGIO CONSOLANTE



SUTTON IMAGES.COM

# ENI DIESEL+

PER TE CHE HAI A CUORE  
LA VITA DELLA TUA AUTO  
E L'AMBIENTE.



**Vuoi che la tua auto duri di più?  
Inizia prendendoti cura del motore con Eni Diesel +.**

Eni Diesel +, grazie agli speciali additivi detergenti, elimina i residui delle combustioni precedenti e mantiene gli iniettori in condizioni ottimali. Questo significa più potenza del motore e più vita alla tua auto. Inoltre Eni Diesel +, prodotto nella bioraffineria Eni di Venezia, anche grazie al 15% di componente green rinnovabile, riduce l'impatto ambientale e i consumi rispetto al diesel tradizionale.

[#EniDieselPiùVitaAlMotore](#)



[enistation.com](http://enistation.com)

Provalo in oltre **3000 Eni Station**

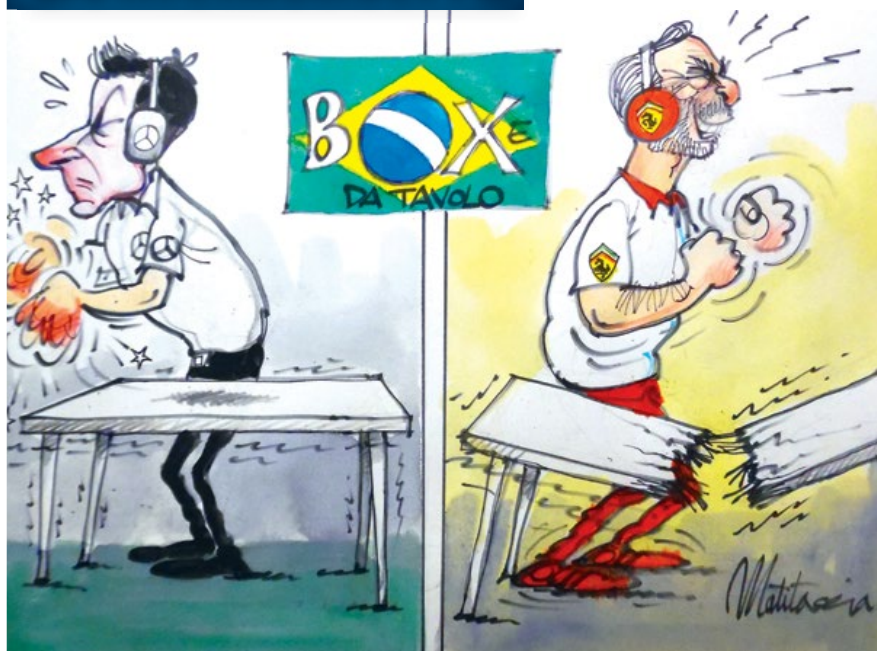


# Orgoglio rosso in un finale già scritto

**S**ullo sfondo di un finale già scritto, adesso che, a giochi chiusi, Sebastian Vettel è tornato a pronunciare la fatidica frase da capopopolo rosso con un'altra bandiera a Maranello, si legge la storia di un Mondiale 2017 volato via poco oltre la conclusione dell'estate che ha lasciato molto amaro in bocca e qualche inevitabile rimpianto. La quinta vittoria stagionale della Rossa è una straordinaria prova d'orgoglio del tedesco della Ferrari e anche un bottino di caccia che da sette anni il Cavallino non metteva insieme nel corso della stagione. Numeri importanti quelli arponati dalla Scuderia che da nove anni non riusciva a mettere la firma nei finali di campionato e che con aveva mai raggiunto quota 495 punti nel Mondiale Costruttori da quando è stato istituito l'attuale sistema di punteggio. Cifre che dimostrano una crescita straordinaria, che non sono bastate ad arginare Hamilton e la Mercedes ma che testimoniano il raggiungimento di un livello importante e la crescita di una squadra che nel 2016 non aveva mai festeggiato sul primo gradino del podio. *«Grazie a tutta la squadra per il grande lavoro svolto nelle settimane scorse, che sono state difficili per noi - ha detto Vettel in perfetto italiano - . Ora chiudiamo bene ad Abu Dhabi e poi ritorniamo*

*l'anno prossimo per vincere il Mondiale».* Già ma è troppo presto, ora, per parlare di futuro. *«Il 2018 è ancora lontano»*, ha tagliato corto Maurizio Arrivabene, al quale ora interessa soprattutto che la Rossa chiuda la stagione così come l'aveva iniziata: vincendo. È innegabile, però, che atteso invano dal Gp d'Ungheria quel grido di battaglia che aveva incendiato l'estate ferrarista prende forme diverse con il successo numero 5 del tedesco della Ferrari che quasi blinda la seconda piazza nel Mondiale Piloti ma lascia un retrogusto amaro per quello che poteva essere e non è stato. Già, perché, nonostante i titoli iridati abbiano finito per fare la felicità dei rivali, quella del Cavallino è stata una stagione davvero eccezionale. Ed eccezionale ha tutte le caratteristiche di essere anche il superfinalone del Wec in Bahrain dove è caccia aperta per la conquista del titolo Piloti in Gte-Pro. Pier Guidi e Calado sbarcano a Sakhir da leader intenzionati a giocarsi tutte le loro chances iridate a bordo di quella Ferrari 488 che nel precedente round di Shanghai ha conquistato l'iride, l'ennesima firma del Cavallino nella categoria. Sarà un'altra domenica di passione a incendiare in finale di una stagione davvero pieno di emozioni. ●

## domenicaserre



### FORMULA UNO

- 10 GP BRASILE IL COMMENTO
- 16 GP BRASILE VOCI FERRISTE
- 18 GP BRASILE GLI OSCAR DI AS
- 22 GP BRASILE BOTTAS OMBRA DI VETTEL
- 23 GP BRASILE RAIKKONEN TRE PER TRE
- 24 GP BRASILE HAMILTON PICCHIA!
- 26 GP BRASILE RED BULL IN ALTALENA
- 28 GP BRASILE TORO REATTIVO
- 29 GP BRASILE MASSA ADDIO VERO
- 30 GP BRASILE VISTO CON MORBIDELLI
- 32 GP BRASILE LECLERC VS GIOVINAZZI
- 34 GP BRASILE HAMILTON ED I SUOI EREDI
- 36 GP BRASILE PADDOCK
- 38 GP BRASILE LA TECNICA
- 40 GP BRASILE ALONSO TRIPLE CROWN
- 42 GP BRASILE IL TABELLONE

### VELOCITÀ

- 46 WEC ROSSO ACCESO
- 62 MACAO CAPITALE DEI MOTORI
- 66 LAMBORGHINI FINALI
- 68 CALENDARI F2 E GP3
- 69 WOLF ARRIVA L'APRILIA
- 70 BOSSINI FAMILY FEELING
- 74 6 ORE ROMA AF ANCHE A VALLELUNGA
- 76 SUPER GT HARAKIRI ALL'ITALIANA
- 78 SUPERCORSO GIOVANI TALENTI CRESCONO

### RALLY

- 52 WRC VERSO L'AUSTRALIA
- 56 SPECIALE LE MACCHINE DEL TEMPO
- 60 TRICIOLORE ROSSETTI C'È

GP BRASILE

FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

# Ferrari questa ci voleva

**UNA VITTORIA CHE "FA MORALE", QUELLA DI VETTEL, A CAMPIONATI PILOTI E COSTRUTTORI ORMAI PERSI. SARÀ UNA FINESTRA SUL 2018?**

**C**i voleva. Una vittoria, una doppia presenza sul podio, sulla pista più divertente del Mondiale. Una vittoria per Vettel, per chiudere un periodo tutt'altro che brillante, non solo o non certo per colpe sue. Le condizioni, del resto, sono apparse propizie, con Hamilton, l'avversario che Vettel patisce di più, fuori dal panorama; con Bottas come termine di paragone, un termine non proprio preoccupante. Dunque, dal Brasile arriva un'iniezione di serenità e buonumore meritata ma anche provvidenziale per andare verso la pausa invernale con un brio utile. Stiamo parlando di morale della truppa rossa, genericamente intesa, che ha bisogno di un altro sprint per puntare davvero in alto. Quanto in alto l'ha mostrato Hamilton proprio in Brasile, guidando, con la solita grazia, la solita ferocia, una Mercedes stratosferica. Dunque, sotto i sorrisi di Interlagos permangono le preoccupazioni di sempre, vista la crescita senza soluzione di continuità della vettura tedesca. Che, al pari di ciò che accade per la Ferrari, sta ormai funzionando a doppia velocità. Benissimo con i capitani, Hamilton e Vettel; molto meno bene con le seconde guide, Bottas e Raikkonen, entrambi lontani dal rendimento dei loro compagni di squadra. Per questo motivo, anche per questo, era importante per Sebastian tornare a guardare il panorama dal podio più alto; acquisire morale, consapevolezza, serenità, un repertorio che lo fortifica e gli permette di liberare l'oro del proprio talento.

Eppure, proprio nel momento in cui la Ferrari ritrova una bellissima vittoria, non pare sensato cedere ancora ai rimpianti. Perché non servono mai; perché appartengono ad una realtà che pone la Mercedes ad Hamilton, persino sul tramonto rosso brasiliano, in una posizione dominante. Al punto da rendere sterile ogni polemica sul "come sarebbe andata" senza gli intoppi tecnici asiatici, senza le mancanze di disciplina mentale di Vettel (una soltanto, ripete lui; più di una ripetono in tanti). Perché il "come sarebbe andata", se lo applichiamo al Gran Premio paulista in chiave Hamilton, con



GETTY IMAGES

quel pasticcio in qualifica, potrebbe produrre qualche amarezza. Ogni stagione contiene un numero X di sbagli, commessi da ciascun protagonista. E al netto delle quisquiglie, persino a Maranello crediamo siano pronti ad ammettere che la rincorsa nei confronti della Stella a tre punte deve essere ancora completata. La Mercedes, insomma, non solo ha vinto. Avrebbe vinto. Comunque.

In compenso, come abbiamo già detto più volte, la Ferrari ha scoperto quest'anno di avere un vero grande protagonista in casa. Mattia Binotto non



parla mai, non compare mai nelle immagini televisive ma ha colmato una distanza notevole in pochi mesi, tiene i piedi per terra e continuerà a fare il proprio mestiere. Il che vale come garanzia, sorretta adesso anche dalla serenità in arrivo dal Brasile. Risultati che non cambiano l'albo d'oro ma che contribuiscono a rendere meno pesante ogni fatica, a fornire un'immagine della classifica 2017 (magari con un'altra buona prova ad Abu Dhabi, anche se la pista non pare altrettanto favorevole) con un certo orgoglio.

**QUESTA VOLTA  
INSEGUIVANO LORO**  
**Vettel in pieno controllo  
della corsa e di Bottas,  
per un week-end perfetto.**  
**È mancata solo la pole:  
che sia questa, visti  
i precedenti via al palo,  
la cabala del successo?**

Vettel, poco dopo il podio di San Paolo, appariva trasformato: il volto era di nuovo quello di un ragazzo fiducioso e sereno. Un campione in perfetta padronanza che con la Ferrari può compiere miracoli; che alla Ferrari serve per provarci di nuovo. Siccome il titolo è già andato non ha alcun senso parlare di ieri. Piuttosto, avrà senso osservare e monitorare nuovi sforzi, nuovi passi in avanti. Tutte cose che una vittoria, seppure di tappa, a campionato chiuso, fanno benissimo. Meno pressione, più determinazione. Coraggio. ●



di Pino Allievi

# Seb e la rivincita su se stesso

«**G**razie ragazzi», ha detto come al solito Sebastian Vettel, nel giro di rientro ai box dopo il trionfo di Interlagos. Commento (accorciato) di Maurizio Arrivabene: «È il minimo che doveva fare». E il pit stop, nel corso del Gran Premio, più veloce di quello della Mercedes? «Era ora...». Il responsabile della Gestione Sportiva è stato più duro (duro o categorico?) del solito nel dopocorsa di domenica. Nessun sorriso, roba da signorine. Nessun segno evidente di gioia, sarebbe stato eccessivo. Meglio tenere per sé i sentimenti, nascondarli nel profondo della coscienza. Esternarli sarebbe una colpa, dopo un mondiale perso in quel modo.

**TRIONFANDO IN BRASILE VETTEL ESORCIZZA IL FANTASMA DI ERRORI E SCATTI D'IRA CHE HANNO CONDIZIONATO UN'ANNATA MERITEVOLE DI MAGGIORI GIOIE**

Considerazioni/osservazioni mie, ovviamente, da cui desumo che la delusione di non poter andare ad Abu Dhabi a giocarsela è grande e difficile da occultare. L'avvio di stagione al fulmicotone, con una monoposto che per i rivali è stata un pugno nello stomaco, aveva creato giustificate speranze, più che illusioni. Invece con la fine dell'estate è arrivata anche la fine dei sogni.

Mesta come sono stati sia gli errori della Ferrari sia quelli in pista di Vettel. Il più importante dei quali, sentendo lui, è stato il fallo di reazione di Baku senza il quale, col senno di poi, sarebbero arrivati punti preziosissimi. Citando solo l'episodio dell'A-



SUTTON-IMAGES.COM

zerbaijan, Vettel si è auto-assolto per quanto invece è accaduto al via di Singapore e alla partenza di Città del Messico. Molto indulgente con se stesso, non c'è che dire. Anche se domenica si è riscattato con una prestazione maiuscola, con la quale Vettel è tornato Vettel, ossia un campione che in condizioni normali non è facile battere.

Si dirà: ma Seb aveva due secondi di vantaggio al primo giro nei confronti di Bottas ed è arrivato al traguardo con lo stesso margine. Certo. Ma ha messo Valtteri in condizione di non attaccare mai, allungando ogni volta che il finlandese guadagnava qualche decimo di secondo. Una corsa molto più ti-

**IL SUCCESSO  
DELL'ORGOGGIO**  
Seb Vettel esulta  
nell'immediato dopo gara  
d'Interlagos a pugno  
chiuso, quasi  
a simboleggiare  
la sua piena partecipazione  
emotiva per l'orgoglio  
ritrovato grazie a questa  
meritata vittoria

rata di quanto non sia apparsa, nervosa dentro. Ha ragione Seb quando dice che «*Il ritmo era elevato, la pista scivolosa, non si doveva commettere il minimo errore, vedere il traguardo è stato un sollievo*». In queste condizioni, e con la temperatura di 60° gradi circa dell'asfalto che è quanto gradiscono le rosse, Vettel ha avuto vita facile e alla fine, almeno a lui che era stato cupo dal Mexico in poi, è tornato il sorriso ed ha persino parlato di prestazioni e atmosfere da capitalizzare per puntare al titolo nel 2018. Molto bello il fatto che Arrivabene abbia mandato sul podio, a festeggiare con i piloti, Giuseppe Vietina che, per chi non lo sapesse, è il capo meccanico di Maranello. Un messaggio subliminale, ma neppure troppo, per ripagare lo staff tecnico degli sforzi che ha fatto da un anno a questa parte, tra grandi gioie e anche profonde delusioni. Senza tuttavia mai mollare.

Tornando al dopogara, mi sarebbe piaciuto molto conoscere l'opinione di Vettel sulle parole di Lewis Hamilton. Il quale, battendosi il petto, ha ribadito

**QUESTA È UNA  
VITTORIA PER LA  
QUALE MI SENTO  
ANZITUTTO DI DIRE  
GRAZIE A TUTTA  
LA SQUADRA!**

**SEBASTIAN VETTEL**

”

di «*aver fatto vedere chi è il campione del mondo*», specificando che «*si può cadere come mi è capitato alla vigilia della gara, ma la cosa più importante è il modo in cui poi ti sai rialzare*». Dichiarazioni che mi hanno riportato ai tempi di un tale Cassius Clay, col quale Hamilton condivide sia il colore della pelle sia una notevole - e ampiamente giustificata -

autostima. Come avrà letto Seb quelle considerazioni? E dopo aver visto la Mercedes di Hamilton scattare dalla corsia dei box ed arrivare con soli 5"4 di distacco all'arrivo, non avrà pensato che la Ferrari, pur avendo disputato un'ottima stagione, abbia ancora tanto da recuperare in proiezione 2018? Più di tutto, però, Vettel continua ad essere accompagnato dal cruccio di aver conquistato quattro titoli iridati con la Red Bull, ma col rischio di vedersi bollato come uno dei tanti che sarebbero riusciti nella stessa impresa, vista la superiorità della macchina. Io so che non è così.

Ma so altrettanto che per Vettel sta diventando un complesso psicologico che potrebbe condizionarlo come già è accaduto, parzialmente, sinora. Seb ha sete di riscatto con un'altra macchina. E la Ferrari, confermandolo per tre stagioni senza prendere altri in considerazione (ma un pensiero a Hamilton era stato fatto, eccome!), ha dimostrato che ha voglia di tornare grande con lui.

Eppure le cinque affermazioni ottenute sinora non gli bastano. Non gliene basteranno neppure 6, ammesso che vinca ad Abu Dhabi. Vettel non conta più i successi nei Gran Premi, ne baratterebbe anzi alcuni, a patto di un titolo con la Ferrari. Potrà arrivarci, se si renderà conto che forse i rivali non sono solo quelli che incontra sulle piste ma sono nascosti - anche - dentro di sé. ●

GP BRASILE

LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1

**IL CORAGGIO DELLA DETERMINAZIONE**

Vettel ce l'ha messa davvero tutta per avere ragione di Bottas. Certo che se Hamilton non avesse dovuto partire dalla pit lane...



# Un'altra bandiera a Maranello

IN ATTESA DI METTERLA SULLA VETTA MONDIALE, NEL 2018. IL GP DEL BRASILE È STATO UN'INTERESSANTE FINESTRA SULLA PROSSIMA STAGIONE DI F1



COLOMBO

**I**NTERLAGOS - «Il 2018 è lontano, adesso non bisogna arrendersi e pensare a chiudere con dignità. Qui è andata e ad Abu Dhabi dobbiamo chiudere al meglio questo 2017. Al futuro ci penseremo». Parole di Maurizio Arrivabene, concentrato a ragione su un finale di un mondiale chiuso ma da finire al massimo. Noi, facendo un lavoro assolutamente diverso, invece guardiamo già e tanto al 2018, passando sì da Brasile e Abu Dhabi, considerandole come se fossero due gare "World Series", quelle che in passato non assegnavano punti validi per il campionato, ma che davano un'idea dei valori in pista e aprivano una finestra sul futuro. È vero che le macchine, in base ai dati forniti dai team alla Pirelli, per lo sviluppo delle gomme per la prossima stagione, si presenteranno in Australia più veloci di un secondo rispetto alle attuali e quindi ci sarà un altro grande sviluppo, ma è altrettanto vero che non ci sarà una rivoluzione tecnica a livello di quella vissuta l'inverno scorso. Quindi due gare sì, da calendario, ancora del 2017, ma quantomai fondamentali per leggere il presente e interpretare il futuro. Il presente ci dice che la Ferrari ha conquistato un successo del quale aveva "dannatamente" bisogno. Mancava dall'Ungheria e, per evitare un futuro, ormai prossimo, di dubbi, probabilmente più esterni alla squadra, consapevole della propria forza, è stato fondamentale. La macchina è super competitiva, solo gli episodi non hanno consentito alla Rossa e a Vettel di lottare fino alla fine, ma serviva un sigillo per renderne partecipe anche il mondo esterno e diminuire le pressioni che a volte incidono e non poco sul lavoro. Il Brasile ci dice che ci sarà ancora tanto da fare, vedi la qualifica tirata e persa per un nulla, con Hamilton comunque assente. 5 pole sono un ottimo bottino se pensiamo che la Ferrari ha fatto lo stesso in sei stagioni - dal 2010 al 2015 - ma le 14 della Mercedes fanno capire che bisogna ripartire proprio dal migliorare il sabato per evitare di dover inseguire la domenica. L'altro monito arriva dalla gara di Hamilton, partito dalla pit lane e arrivato a 5" da Vettel, che ha gestito la gara a suo piacimento. Forse lui per primo non s'aspettava un distacco così ridotto sul pari 4 volte stellato. Forse anche per questo, o forse perché gli brucia ancora non essersela giocata fino alla fine, l'entusiasmo post vittoria di Vettel non era paragonabile a quelli australiano, barahiniano, monegasco o ungherese, non può essere altrimenti. Bisogna anche considerare però, nell'analisi, che in Brasile la Mercedes gli ha ribaltato la macchina, potendo così dargliene una perfettamente assettata per il Gp e non il solito compromesso necessario con il parco chiuso tra giro secco e durata. Ah quanto ci manca il warm up!

Detto questo, possiamo però considerare Bottas attaccabile e "facilmente" battibile, mentre Hamilton ha quel qualcosa in più nel suo essere, soprattutto da dopo il Gp d'Ungheria. Un tutt'uno con la sua macchina che lo mette doverosamente, di partenza, un gradino sopra agli altri nei favori dei pronostici 2018. C'è tutto l'inverno per limare quel gradino e ripartire per quello che si, ci si potrà pensare più avanti, ma che per forza di cose dovrà essere, senza se e senza ma, l'anno giusto. Non perdendo di vista la Red Bull, comunque vincitrice di 8 gare come la Ferrari nell'era delle power unit e non starà certo a guardare, e la McLaren che, con un'altra motorizzazione, potrebbe sorprendere. Deve finire il 2017 ma di fatto il 2018 è già scattato! ●



di Alberto Sabbatini

## DUE PROVE DI STUPENDA DIGNITÀ: UNA DI SEB E DELLA FERRARI AL TOP DOPO UN PERIODO-NO E L'ALTRA DI HAMILTON, CHE METTE A SEGNO UNA SPLENDIDA RIMONTA

**P**eccato per Vettel e per la Ferrari che il primo grave errore di Hamilton sia arrivato a mondiale ormai conquistato. Se il destino avesse fatto girare le cose diversamente nella precedente trasferta asiatica, il Gp del Brasile e l'esaltante quinta vittoria stagionale di Vettel, avrebbero riaperto un mondiale ormai già chiuso. A farci su due conti viene rabbia a pensarci: senza i 25 punti certi buttati via per l'incidente a Singapore, o senza i 15 (e stiamo larghi pensando a un podio) sacrificati per colpa della candela in Giappone, Vettel a questo punto avrebbe ancora potuto giocarsela ad Abu Dhabi. Ma con i "se" non si fanno le corse ed è ormai acqua passata.

La corsa di Interlagos però ha offerto almeno due bei spunti di discussione per gli appassionati. Il primo è la grande prestazione della Ferrari che oltre a vincere la gara, ha portato due piloti a podio e ridimensionato Bottas e la sua Mercedes. Il secondo è la grandissima rimonta di Hamilton che ha esaltato il pubblico brasiliano ma diviso tifosi e detrattori del quattro volte campione del mondo.

Ancora una volta i due sfidanti del 2017, Vettel e Hamilton, sono stati i protagonisti del Gran Premio e hanno attirato come calamite l'attenzione della gente lasciando agli altri soltanto le briciole. Ma resta un dubbio sopra agli altri. Un dubbio che la corsa non ha sciolto, anzi ha contribuito ad alimentare. Chi è stato il vero eroe del Gran Premio del Brasile fra loro due? Ovvero: vale di più la secca vittoria di Vettel che per tutto il week end ha guidato



IPP



# Orgoglio consolatorio



**UN RISCATTO CHE È UN  
SEGNALE PER IL 2018**

Seb, vincitore, esce dalla sua Rossa nell'immediato dopo gara, parcheggiando accanto a Raikkonen, buon 3° in Brasile

al massimo del suo potenziale e senza sbavature e ha pure sfiorato la pole position mancandola di soli 38 millesimi? O ha fatto più sensazione la strepitosa rimonta di Hamilton da ultimo a quarto, dalla pit lane dalla quale è partito fino a un soffio dal podio?

## La quinta vittoria di Vettel

Partiamo da Vettel. Se avesse guidato così in tutto il resto del campionato, e se soprattutto la Ferrari fosse stata così performante con tutte e due le sue macchine pure in altri Gp, avremmo vissuto un mondiale F1 diverso. È la quinta volta che entrambe le Rosse vanno a podio, ma solo in due occasioni finora c'era stata anche la vittoria. Però si trattava di circuiti particolari dove la SF70H aveva una superiorità schiacciante. Quelli lenti e tortuosi; come Montecarlo e come l'Hungaroring. Interlagos invece è una pista vera, difficile e variegata. Con un lunghissimo rettilineo in salita dove cantano i cavalli, ma anche con un tratto misto intermedio e curve insidiose come la famosa "Ferradura" (quella che in prova ha tradito Hamilton) che sulla carta non pareva completamente adatta alla SF70H. Vedere Vettel volare sia in qualifica che in gara; e soprattutto vedere Raikkonen tenere agilmente il suo passo staccato mai più di due decimi a giro, talvolta anzi quasi più veloce di Seb e sul ritmo della Mercedes di Bottas, è stata una dimostrazione di grande competitività della Rossa. Ci manca la controprova di Hamilton, o meglio, l'abbiamo ma Lewis in gara correva in condizioni diverse (motivazione personale, assetto, motore nuovo eccetera), cosa che rende difficile un paragone esatto.

Una cosa è certa: Vettel in Brasile ha guidato come sa fare quando è in giornata felice. Da vero maestro. Ma anche da grande tattico. Come ha spiegato Vettel stesso, a Interlagos «Non c'era spazio per gli errori». Il ritmo era quasi uguale per i primi, quindi chi riusciva a mettere le ruote davanti all'avversario non sarebbe più stato superato a meno di errori clamorosi. Così ha fatto Vettel che è partito benissimo. Ha avuto lo scatto da fermo che avrebbe dovuto mostrare a Singapore dove invece s'è impappinato. Vettel in Brasile ha vinto mezza corsa al momento del rilascio della frizione. Quando ha accelerato in progressione per tirare una staccata aggressiva a Bottas.

È stato anche fortunato che il finlandese gli abbia ingenuamente lasciato aperta la porta alla prima curva perché non lo vedeva negli specchietti e non sapeva bene dove si trovasse. Così che quando ha deciso di chiudere la traiettoria, era troppo



COLOMBO



fotografie GETTY IMAGES

tardi perché Seb s'era già infilato al suo interno stringendolo a correggere la traiettoria. Ma sarebbe ingeneroso dire che Vettel ha vinto soltanto in partenza. Lì ha conquistato la prima posizione e ha potuto impostare il suo ritmo di gara. Ma la gara l'ha vinta correndo con tenacia, a un ritmo elevatissimo senza mai fare un errore o una sbavatura. E rispondendo colpo su colpo a tutte le manovre di Bottas lì dietro che lo inseguiva a meno di due secondi. Quando la Mercedes n.77 forzava il passo, Vettel replicava aumentando il ritmo a sua volta.

## Quel giro di ripartenza di Vettel a freddo

Quando Bottas ha tentato il tutto per tutto azzardando l'undercut al 27° giro, Vettel e il team hanno risposto marcandolo subito e fermandosi al giro successivo a cambiare le gomme. Vettel aveva 1"8 di vantaggio prima della sosta, ma Bottas nel giro di ripartenza con le gomme soft nuove di zecca era stato velocissimo, chiudendo il giro di uscita dai box in 1'28"879 e recuperando così virtualmente quasi tutto il distacco dalla Ferrari. Il sorpasso era possibile perché quando la Ferrari n.5 è uscita a sua volta dalla pit lane aveva la Mercedes attac-

## SCENE DA UN TRIONFO TUTTO ROSSO

A lato, Massa salutato con calore da Barrichello al suo addio alla F1 davanti ai connazionali brasiliani e, più a destra, Bottas con Vettel. Sopra, Valtteri, Seb, il capomeccanico Ferrari Giuseppe Vietina e Raikkonen, protagonisti del podio. A sinistra, la coppia dei piloti Rossi e, a destra, Vettel che gioca con la coppa lanciandola in aria. In alto, il pit-stop determinante del tedesco, che è riuscito a resistere al tentativo di undercut operato da Bottas



LA PRESSE

cata alla coda che rinveniva velocissima a gomme calde. È lì che Vettel ha compiuto il secondo capolavoro di tutta la corsa: ha percorso un giro di ripartenza a gomme fredde più velocemente di Bottas che arrivava lanciato a gomme calde!

Non succede praticamente mai: quando ti fermi prima, se anche riparti dietro, arrivi alle spalle del tuo avversario con le gomme nuove in condizioni ottimali perché la miscela è nuova, già "calda" e perciò il grip è massimo. Quindi puoi attaccare il tuo rivale ovunque. In frenata, in accelerazione e in cur-

va. La gomma in temperatura ideale ti dà un'aderenza enormemente migliore in quel primo giro lanciato dove invece il tuo avversario a gomma fredda sta "remando" per cercare di tenere in traiettoria la macchina e non può prendersi rischi nelle frenate o in accelerazione se non la monoposto gli scivola via. È una condizione ideale per l'inseguitore. Eppure Vettel è riuscito a ribaltare la faccenda: quando Bottas gli è piombato addosso alla ripartenza dai box, Seb ha percorso il settore intermedio guidato - il più difficile - talmente forte nonostante le gomme fredde che alla fine del giro aveva staccato Bottas di quasi un secondo. In quel momento si è meritato la vittoria forse più che in partenza. Una dimostrazione di superiorità del genere annichisce il tuo avversario che si credeva più forte in quel frangente. Sicuramente Bottas in quel giro ha subito una tale frustrazione che deve aver perso ogni convinzione di potersi giocare la vittoria.

### Il record Ferrari al pit stop

Un'altra fetta del merito della vittoria va al box del Cavallino. Che ha eseguito l'unico pit stop della gara in tempo record. Sia con Vettel che con Raikkonen. La Ferrari ha bastonato con un pesante 2-0 nel cambio gomme la Mercedes, di solito molto efficace. A Vettel la squadra ha cambiato gomme in appena 2"1; il tempo di arresto di Raikkonen invece è stato di 2"4. Meglio dei 2"7 impiegati dagli uomini Mercedes sia con Bottas che con Hamilton. Ripensate adesso all'uscita dei box di Vettel al 28° giro e a come Bottas gli fosse a ridosso. Due o tre decimi in più di stop per Seb al cambio gomme e il finlandese si sarebbe trovato davanti.

Stavolta in Brasile tutta la Ferrari ha girato al massimo. Assetto, partenza, scelta dei tempi per il cambio gomme, strategie, passo-gara. E anche velocità sul giro secco. Fin dalle qualifiche dove Vettel era stato il più veloce di tutti nel Settore 2, quello più guidato e difficile. Quando la Rossa riesce a girare al massimo, nemmeno la Mercedes le resiste. Peccato non sia successo così spesso quest'anno.

### La rimonta strepitosa di Hamilton

Quanto vale invece la strepitosa rimonta di Hamilton? Per i veri palati fini del motorsport è stata l'impresa epica del Gran Premio. Eppure da ultimo a quarto è quello che aveva fatto anche Vettel appena tre gare fa, in Malesia. Allora perché la rimonta di Hamilton è apparsa così strepitosa? La differenza è nei distacchi: Lewis è arrivato a soli 5,4 secondi dal vincitore e a 8 decimi dal podio. Vettel a Sepang era giunto a ben 37" dal vincitore (Verstappen).

Vero che guidando una Mercedes tutto diventa più facile, ma rimontare dal 20° posto in partenza - dalla pit lane - fino a giungere a 8 decimi dal podio è un'impresa. La cosa incredibile invece è che la rimonta di Hamilton ha scatenato un sacco di critiche da parte di numerosi detrattori del pilota inglese. Aizzati anche da una frase un pochino arrogante che Hamilton ha pronunciato a fine gara: «Con questa corsa ho dimostrato quanto sono forte. E non capisco perché Bottas non ha vinto la gara...».

Beh, l'umiltà non è il lato forte di Lewis. Però i numeri dicono che Hamilton è stato il più veloce in



SUTTON-IMAGES.COM

← pista. Poche storie. Ha recuperato terreno persino su Vettel nei 65 giri "veri" di gara libera. Quando la corsa è ripartita dopo la safety car, Hamilton era transitato sul traguardo in 14° posizione staccato di 9,3 secondi da Vettel al comando. Solo che mentre il ferrarista ha potuto liberamente impostare il suo ritmo di gara con le gomme supersoft correndo come si dice in "aria pulita", cioè senza nessuno davanti che ti ostruisce le traiettorie e ti crea turbolenze, Hamilton ha dovuto invece superare un'infinità di macchine rivali. Per liberarsi prima di Hartley, poi Stroll, Gasly, Sainz e Hulkenberg ha perso parecchio tempo e in una quindicina di giri il suo gap da Vettel è salito fino a 17,7 secondi al 23° giro. Da quel momento le cose però sono cambiate. Le soft di Hamilton hanno continuato a funzionare benissimo, mentre il rendimento delle supersoft dei primi tre è calato lievemente. A pista libera, ormai settimo, Hamilton ha cominciato a stabilire tempi impressionanti, migliori di quelli di Vettel e dei primi. Ha guidato da vero campione compiendo sorpassi memorabili. Uno su tutti, quello su Perez. Ha portato la Mercedes a un ritmo che Bottas nemmeno si sognava.

Quando anche Lewis ha messo le supersoft, al 43° giro, si è trovato 19" lontano da Vettel. Quattro giri dopo era a 15"4 da Vettel; al 52° giro il gap era sceso a 13"; al 60° a 8"3; al 69° a due giri dalla fine era arrivato a 5"8. Poi la sua rimonta si è fermata contro la marcatura di Raikkonen che negli ultimi tre giri ha difeso benissimo la posizione.

#### LA QUINTA DI SEBASTIAN

**In Brasile Vettel ha colto la quinta vittoria stagionale. Tante quante la Rossa non ne otteneva dal 2010, quando l'impresa riuscì a Alonso che però poi perse il mondiale con lo stesso Seb, al tempo punta Red Bull, nel drammatico finale di Abu Dhabi...**

L'impresa di un pilota che in gara recupera al vincitore oltre 12 secondi però non può essere liquidata soltanto con il fatto di avere una superMercedes fra le mani. Con la stessa macchina, Bottas non è mai stato in grado di avvicinarsi a Vettel. Vero è che Hamilton aveva qualche vantaggio extra: partendo dalla pit lane ha potuto scegliersi un assetto ideale per la gara; aveva il vantaggio di un motore fresco che non doveva essere "risparmiato" per le corse successive.

E ha potuto usare una mappatura aggressiva che normalmente si impiega soltanto in Q1 in qualifica, e quindi "tirare" più giri. Inoltre ha evitato i guai della prima curva dove sarebbe probabilmente finito nel mucchio innescato dal folle Magnussen. Guidando con questo assetto "da qualifica" per 28 giri - dal pit stop a fine corsa - Hamilton ha compiuto un capolavoro.

Ma che vantaggio gli può aver dato l'assetto estremo e il motore "a regime pieno"? Diciamo tre decimi al giro? Bene, ma in gara tra il suo giro più veloce (1'11"845) e l'1'12"466 di Bottas ci sono oltre sei decimi. Al suo compagno ha recuperato in 71 giri oltre 17 secondi. La dice lunga sul perché Hamilton sia tetra-campione del mondo e Bottas no.

Rimane un dubbio: cosa avrebbe combinato Hamilton se fosse partito in prima fila? Avrebbe dominato allo stesso modo o avremmo visto una battaglia tenace contro Vettel? Non lo sapremo mai.

Oppure, forse, basta aspettare due settimane. E rivedremo la sfida tra i due ad Abu Dhabi. ●



# Rimonte troppo facili?

**A QUANTO PARE I RECUPERI MIRACOLOSI, VEDI LEWIS, PAIONO ALL'ORDINE DEL GIORNO. MA QUESTO PORTA A PENSARE CHE...**

**N**el 1977 Niki Lauda ottenne il suo secondo titolo mondiale con la Ferrari aggiudicandosi tre (3) Gran Premi. Nel 1979 Jody Scheckter coronò il sogno di una vita e di una carriera laureandosi iridato con la Rossa passando per tre (3) volte in trionfo sotto la bandiera a scacchi. Seb Vettel in Brasile ha collezionato la quinta vittoria stagionale calato nell'abitacolo della monoposto del Cavallino. Ma non troverà il suo nome nell'albo d'oro. Esattamente come non lo trovò Fernando Alonso alla fine del 2010. Anche lo spagnolo quell'anno salì sul gradino più alto del podio in ben cinque (5) occasioni. Ma il titolo lo portò a casa un altro giovanotto. Un tedesco che guidava la Red Bull... Dove voglio arrivare, si starà chiedendo il direttore di questa prestigiosa (nonostante la mia presenza, ehm ehm) rivista? Alla spettacolare rimonta brasiliana di Lewis Hamilton. E non sono impazzito, come tenterò di dimostrare se i miei quattro lettori avranno la pazienza di seguirmi sull'accidentato percorso del contorto ragionamento. Mi spiego. Non tolgo nulla alla straordinaria progressione paulista del Re Nero, ai bordi del podio pur partendo dalla corsia box. Tanto di cappello e un caro saluto a Valterino Bottas, perché se le due Mercedes sono uguali allora... Ma aspettate un attimo. Sbaglio o nel Gran Premio della Malesia Seb Vettel, per tornare a lui, si classificò quarto pur essendo scattato dal fondo causa famigerata rottura di un condotto nel sabato di Sandokan? Quarto, esattamente come il grande avversario Hamilton in quel di Interlagos. E mi inganna la memoria oppure a Austin un certo Verstappen, costretto a muovere dalle retrovie, concluse il Gran Premio degli Stati Uniti in quarta posizione (anzi, persino terzo, prima della penalità per sorpasso irregolare ai danni del vec-

chio zio finlandese)? Quarto, esattamente come il magico Hamilton sul tracciato che rimanda alla leggenda di Ayrton Senna. Dunque, dove sto andando a parare? Ecco qua. C'è una cosa sulla quale gli americani di Liberty Media hanno perfettamente ragione. Certe deliranti (ma anche facilissime...) rimonte riescono ad Hamilton (ma anche a Vettel e Verstappen, eh) perché è troppo grande la differenza di prestazione tra due o tre scuderie e il resto della brigata. Scopro l'acqua calda, lo so. Ma, come dicevo, sono nel giusto gli americani

COLOMBO

quando si battono per trovare un migliore equilibrio tra le macchine. Di sicuro Hamilton è un fuoriclasse assoluto, secondo me lo sono anche Seb e Max, però non è questo il punto. Il punto è che io dubito si possa valutare la grandezza di un pilota perché, con una Mercedes o una Ferrari o una Red Bull, passa in tromba le Sauber, le Haas, le Toro Rosso, le McLaren, le Williams... Il problema, a mio sommosso avviso, è che quelli di Liberty Media rischiano di passare dalla parte del torto pretendendo di livellare le prestazioni ricorrendo a soluzioni artificiali ed artificiali. Nel senso che non sarebbe giusto, per evocare le parole di Sergio Conceicao Marchionne, trasformare la Formula Uno in una versione a ruote scoperte della Nascar. Beninteso, come cantava Edoardo Bennato, io di risposte non ne ho, io faccio solo rock and roll. Eppure, come un calciatore non si giudica da un calcio di rigore (questa è di Francesco De Gregori), beh, nemmeno si deve esagerare con l'esaltazione di sorpassi facili, troppo facili.

Ps. E lo vogliamo dire, dopo aver visto il podio di Interlagos, che vorremmo tanto essere già a Melbourne, marzo 2018?...



## HAMILTON SCATENATO MA CON UN MOSTRO CHE LO AIUTA!

Hamilton davanti a Wehrlein e Stroll all'inizio del recupero che alla fine della gara lo ha visto sfiorare il podio, quarto arrivato dietro a Raikkonen e comunque davanti alle Red Bull di Verstappen e Ricciardo

# LE VOCI FERRARISTE



## GIOVEDÌ 9 NOVEMBRE

**RAIKKONEN:** «Parto con il dire che l'anno prossimo lotterò per stare davanti tutti i fine settimana. Io corro per questo e anche per il Mondiale l'anno prossimo. Quest'anno abbiamo iniziato male e non siamo dove dovremmo essere. Questa è una mia sensazione personale. Non ero molto felice dell'assetto della vettura. C'è voluto un po' per capire questa cosa e cercare di sistemarla e abbiamo avuto diverse difficoltà, ma come team abbiamo fatto dei bei passi avanti rispetto all'anno passato. Non sono stati abbastanza, perché noi come Ferrari vogliamo vincere i Mondiali e abbiamo gli strumenti per farlo. Dobbiamo sistemarli, perfezionarli ancora di più e non fare errori per non avere difficoltà. Sono tutte piccole cose, ma quest'anno hanno avuto un peso molto importante nell'economia della stagione. Noi abbiamo le persone giuste, gli strumenti giusti e due ottime monoposto. Abbiamo ancora 2 gare da fare e anche se i titoli sono stati assegnati cercheremo di fare il lavoro che abbiamo sempre fatto e cercare di vincere le gare. L'anno prossimo ripartiremo da zero per raggiungere i nostri obiettivi. Dobbiamo imparare dall'esperienza che abbiamo fatto quest'anno per

migliorare le cose l'anno prossimo. Come andrà nel 2018 lo sapremo solo più avanti. Dipenderà molto anche dai test invernali e anche in quelli posti in mezzo alla stagione. Vedremo poi dalle prime gare dell'anno prossimo. Il nostro obiettivo sarà comunque lottare per le vittorie e lottare per i Mondiali. Questo dobbiamo fare come team e questo è quello che vogliamo fare come piloti. Quest'anno sicuramente le cose sarebbero potute andare meglio. Ma anche peggio... come sempre».

**VETTEL:** «Il tempo passa e guarisce. Il Messico è stata una grande delusione, ma adesso c'è un'altra gara, una sfida diversa da raccogliere. Per questi due ultimi Gran Premi vogliamo, con tutta la squadra, fare le cose veramente bene e goderci questi weekend di gara. Non abbiamo abbandonato il lavoro sulla macchina, i miglioramenti fatti quest'anno serviranno anche per il futuro: lo sviluppo non si ferma e, visto anche che le regole non cambieranno molto, possiamo imparare molto da quest'anno e trasferirlo sul prossimo. Questa pista mi piace davvero, mentre non mi soddisfa il fatto che ogni anno si cambino i cordoli, ma non sono io a decidere. Nel complesso comunque è un gran bel posto e non vedo l'ora di correre qui».

## VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

**VETTEL:** «Credo che alla fine abbiamo girato più di quanto avessimo previsto» ha commentato Seb "dal momento che non ha piovuto. È stato bello poter fare molti giri oggi. Dobbiamo trovare il giusto bilanciamento e questo ci aiuterà ad avere il passo per le qualifiche e la gara, anche se credo che sarà comunque difficile battere i nostri avversari principali. Vedremo dove arriveremo domani».

**RAIKKONEN:** «È solo venerdì e come sempre continuiamo a provare soluzioni diverse per imparare da esse. Al solito, le gomme qui avranno un ruolo chiave, le prestazioni dipenderanno da come lavorano e dalla durata. All'inizio ho sentito qualche vibrazione, ma è abbastanza normale, a volte capita: di solito proviene da un particolare set di pneumatici. Non sappiamo quali saranno le temperature nel fine settimana, ma non possiamo cambiarle in ogni caso sarà lo stesso per tutti».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**VETTEL:** «Non ho faticato per le condizioni della pista, forse sono stato io a commettere un errore. Sono stato troppo timoroso nell'ultimo giro in Curva 1. Ho frenato troppo presto. Ho poi fatto comunque un buon giro nell'ultimo run, avevo un buon grip e semplicemente avrei dovuto prendere più rischi. Sapevo che potevo recuperare tempo nell'ultima curva e l'ho fatto, ma non è stato sufficiente per recuperare quello che ho perso nel primo settore. La monoposto andava molto bene. Non ho nulla di cui lamentarmi. È migliorata per tutto l'arco delle qualifiche quindi ero abbastanza contento. Comunque ero davvero molto vicino alla pole position, avrei potuto fare di più, è chiaro, però siamo riusciti a migliorare la monoposto ed era la cosa principale. Sappiamo che sarà una lotta serrata domani, saremo vicini e possiamo battere la Mercedes. Siamo più vicini di quanto ci aspettassimo. Loro sono riusciti probabilmente ad aumentare la potenza del motore nella D3 e possono essere più veloci di noi sui rettilinei. Sapendo questo, penso che le nostre qualifiche siano andate bene. Saremo in una forma migliore domani. Il secondo posto nel Mondiale

vale, è importante. Non sono riuscito a finire primo, dunque cerchiamo di finire secondi, visto che è il miglior piazzamento dopo il primo. Valtteri sarà vicino, ha il mio stesso obiettivo. Il nostro obiettivo per domani è vincere. Sarebbe un'ottima cosa portare a casa quei punti per il Mondiale».

**RAIKKONEN:** «La sensazione con la macchina è stata buona per la maggior parte del tempo, ma in qualche modo i giri erano sempre difficili, tutti cercavano di trovare spazio in pista. Quando le gomme andavano in temperatura, tutto diventava più facile, ma non era così scontato visto il traffico nei giri di uscita. Il fatto che alcuni set di pneumatici andassero meglio dipendeva soltanto dal giro di uscita. Quindi non sempre potevi fidarti, a rischio di bloccare le ruote alla prima staccata. In generale però, quando le gomme funzionavano al massimo, la macchina si guidava bene, quindi è un po' un peccato. Non è stata la più facile delle

GETTY IMAGES





fotografie COLOMBO

qualifiche, ma alla fine lo considero un discreto risultato. Credo che abbiamo fatto un lavoro professionale oggi e possiamo considerarlo un buon risultato di squadra. Di certo potevamo ottenere di più, ma la gara è domani e sarà lunga. Cercheremo di fare del nostro meglio nella partenza. La prima curva è stretta, quindi cercheremo di partire bene e vedere dove possiamo arrivare».

## DOMENICA DOPO IL GP

**VETTEL:** «Non è stata una giornata perfetta ma abbastanza buona per vincere e battere Valtteri, che era la cosa più importante. È stata una delle gare più difficili dell'anno perché faceva un gran caldo. Non c'era spazio per il ben che minimo errore. Io, dopo la partenza, volevo andare in fuga e lasciarmi alle spalle Bottas ma è stato difficilissimo. Sono poi riuscito a prendere un po' di margine e l'ho gestito sino alla fine. Se sei davanti puoi perdere in

rettilineo ma eravamo performanti nel settore centrale, nelle curve. Ho avuto una bella partenza e pensavo di aver già superato Bottas. Forse ho esagerato un po' con la velocità in entrata di curva e forse Valtteri era vicino. Ma poi ho visto che sono riuscito a guadagnare nella seconda parte della partenza. Quello mi ha aiutato a entrare per primo in Curva 1 e sapevo che dovevo provarci. È stata la decisione corretta. È stato difficile controllare Bottas soprattutto nel primo e nel terzo settore, perché riusciva ad avvicinarsi molto. Dovevo davvero fare molto bene nel settore centrale. Ho anche gestito bene le gomme, ma non potevo fare altro che spingere a fondo. È stata una gara molto intensa nella sua interezza, perché gli avversari sono stati vicini per tutta la gara. Nel primo giro ho spinto a fondo perché sapevo sarebbe stato difficile difendersi sulla salita del rettilineo d'arrivo, poi però è arrivata la Safety Car. Poi alla ripartenza penso di aver

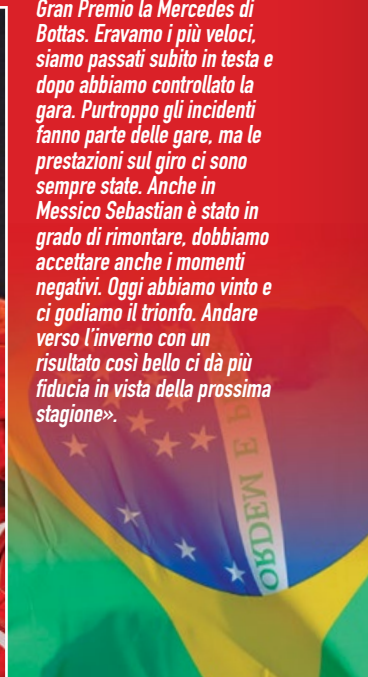
gestito tutto nella maniera migliore. Ha funzionato tutto. Anche al pit stop io e Valtteri ci siamo trovati molto vicini. Il pit stop è andato bene, ma siamo stati vicinissimi. Sono stati i momenti più complessi, ma poi tutti abbiamo girato sullo stesso passo ed è stato difficile fare davvero la differenza. Sono felice di aver vinto io. Penso che questa vittoria sia importante per la Ferrari e per me. È stato importante tornare a vincere dopo tanto tempo. Il team ha passato settimane difficili. Al sabato i ragazzi hanno lavorato duro, abbiamo avuto un grande sostegno dalla fabbrica. Dedico a loro la vittoria, al team qui e a tutti quelli che lavorano a Maranello. Sono stati veramente bravi e non era giusto quello che stava capitando nelle settimane passate».

**RAIKKONEN:** «Credo di aver fatto le solite cose di sempre pensando a completare una bella gara. Nelle prime curve soffrivo il bloccaggio degli pneumatici, ma in generale ho

controllato bene la situazione avendo una macchina competitiva soprattutto dopo la seconda sosta quando ho montato le gomme soft. Sinceramente eravamo tutti molto vicini e il risultato finale è positivo, anche se pensavo di avere un passo migliore per fare di più. Solo che in piste come queste i punti per superare non sono tanti e quindi mi sono dovuto accontentare gestendo la situazione. L'unica difficoltà l'ho trovata con gli specchietti perché quest'anno si fatica di più a vedere chi ti segue; quando mi hanno detto che avevo Hamilton dietro ho comunque notato che non era così vicino e nelle ultime due curve la mia macchina andava veramente veloce, per cui non è stata una vera e propria minaccia dato che non riusciva a prendermi la scia; questo da certo punto di vista mi ha sorpreso. Ho sbagliato solo un paio di volte a guardare troppo negli specchietti, arrivando un po' lungo alla prima curva, ma Lewis non è stato un problema».

**ARRIVABENE:** «I ragazzi li ho ringraziati, hanno fatto un ottimo lavoro. Anche ieri hanno dato ai piloti un'ottima macchina. È stata una bella gara, ma ora dobbiamo guardare ad Abu Dhabi. Quando parti dietro non hai grandissimi avversari davanti e abbiamo visto anche Seb più o meno fare le stesse cose. Non voglio con questo essere arrogante, ma si arriva a un certo punto con le gomme andate e non si può attaccare più di tanto. Soprattutto se hai davanti un Raikkonen che ha fatto una grande difesa. Bisogna finire con grande dignità rappresentando come si deve i colori della Ferrari, della nostra casa, che è Maranello. Il 2018 è lontano».

**CLEAR:** «Le prestazioni ci sono sempre state e non c'era preoccupazione, infatti lo abbiamo dimostrato con i risultati delle qualifiche e sul passo gara. Ovviamente i problemi in Malesia e Giappone ci hanno messo fuori gioco, ma abbiamo dimostrato di essere tornati competitivi come eravamo, tenendoci dietro per tutto il Gran Premio la Mercedes di Bottas. Eravamo i più veloci, siamo passati subito in testa e dopo abbiamo controllato la gara. Purtroppo gli incidenti fanno parte delle gare, ma le prestazioni sul giro ci sono sempre state. Anche in Messico Sebastian è stato in grado di rimontare, dobbiamo accettare anche i momenti negativi. Oggi abbiamo vinto e ci godiamo il trionfo. Andare verso l'inverno con un risultato così bello ci dà più fiducia in vista della prossima stagione».



GP

BRASILE

F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# SEBASTIAN VETTEL

**B**e', dai, ci voleva. Il digiuno di quasi quattro mesi andava pur interrotto e la fine della serie sterile per Seb avviene nel modo migliore. Vivendo un fine settimana da leone, con partenza in prima fila, scatto stupendo al via (finalmente!) per prendersi la prima posizione con grinta bella ignorante, all'interno dell'entrata della esse Senna, e mantenerla di fatto per tutta la corsa. Senza minacce dirette da parte del sobrio ma tutto sommato mansueto Bottas. Successo dal forte valore simbolico, che

spiega proprio a Valtteri qual è il pilota più meritevole del ruolo di vicecampione mondiale, dopo che il finaldese aveva cominciato seriamente a farci un pensierino. A parte questo, Seb Vettel aveva tremendamente bisogno di una vittoria così. Piana, disintossicante e meritata, in grado di far schizzare al massimo il suo sistema di recupero d'energia psicologica, soprattutto in chiave 2018, quando lancerà di nuovo la sfida alla Mercedes e Hamilton, sperando stavolta in un epilogo diverso da questo.

COLOMBO

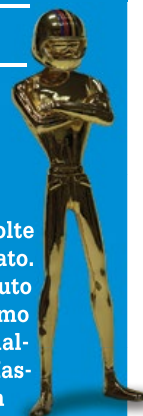
GETTY IMAGES



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# FELIPE MASSA

**A** Interlagos 2017 Massa ha l'occasione che capita poche volte nella vita. Quella di poter riscrivere da zero un addio già dato. Anche perché lo scorso anno il commiato al Brasile era avvenuto dopo un incidente, ossia un errore, su pista bagnata. Prodomo di una struggente passeggiata verso il box Williams, avvolto dalla bandiera brasiliana. Stavolta si verifica tutto il contrario. Massa non sbaglia nulla, la pista è bella asciutta e lui piuttosto in palla, tanto che nei primi giri galleggia impetuoso in top five. Quindi deve ovviamente cedere alle rincorse avvelenate di Ricciardo e Hamilton, ma si ritrova comunque settimo alla fine. Con la soddisfazione di resistere all'arrembaggio finale di Alonso. In poche parole, l'addio alla torcida avviene in modo opposto a quello già vissuto. Gara completata, bandiera a scacchi, bei punti in tasca e un giro di rallentamento con le commoventi parole d'amore della prole, in tem radio. Stesso calore, ma tanta più sostanza. Un gran bel saluto ai suoi. Con il piccolo Felipinho che lo accompagna su un simbolico podio. Grande, Felipe.





## MIGLIOR FILM

# KIMI RAIKKONEN

**S**e Sebastian Vettel aveva bisogno vitale di una vittoria per scaricare tossine, Kimi Raikkonen pure. Però alla fin fine anche su

un podiaccio di questi tempi mica ci si sputa. E attenzione perché è la terza volta consecutiva in questo fine stagione che il finnico si leva la

soddisfazione di occupare il terzo gradino alla premiazione, con tanto di applausi calorosi e salutare bevuta finale, a lui mai sgradita. An-

che perché il terzo posto arriva dopo una gara bella consistente, in cui Kimi tiene un passo tutt'altro che addormentato, mostrandosi a più riprese in grado di affacciarsi in zona Bottas, pur senza spaventarlo davvero. Ma il suo magnifico dovere "Ice-man" lo fa fino in fondo specie negli ultimi giri,

quando si comporta da difensore coriaceo, solido e praticamente invalicabile nei confronti dello stupendo Hamilton, in memorabile rimonta, non certo facile da tenere a bada. Ma il Raikkonen di Interlagos 2017 ci riesce senza neanche troppo sudare. He knows what is doing. Compliments.

SUTTON-IMAGES.COM



Giuseppe Vietina capomeccanico della Ferrari sul podio ritira la coppa per la vittoria della Rossa di Vettel

## MIGLIOR REGIA

# FERRARI

**S**ette gare di digiuno e altrettante incazzature non piccole meritavano d'esser mondate con una bella prestazione d'orgoglio. E in Brasile la SF70-H e la squadra tutta centrano stupendamente il target. Le stupende parole di Vettel a fine gara lodano giustamente team e monoposto, in una gara in cui la supremazia arriva come da logica nel secondo e più tormentato settore della pista, mentre le minacce eccotele dal terzo, assai più veloce, e a misura Mercedes. Non a caso dalla seconda metà di corsa Seb rifilava otto decimi a Bottas nell'intermedio centrale, per riprenderli in quello finale, all'interno di una logica tecnica che in fondo è pure il leit motiv di tutta la stagione. Annata in cui la Rossa arriva a cinque vittorie complessive, tante quante quelle ottenute nel 2010 con Alonso. Quando però tutto finì in un mare acido di infiniti rimpianti, a Abu Dhabi, mentre stavolta impera la serenità d'aver fatto tutto il possibile e d'aver ceduto a Hamilton e alla Mercedes per il semplice motivo che tale accoppiata è ancora, seppur di poco, la più forte. Ma niente è per sempre. E la Rossa ha le carte in regola per dimostrarlo.



COLOMBO

MIGLIOR FOTOGRAFIA

# DANIEL RICCIARDO

Con Max Verstappen trionfatore in due delle ultime quattro gare, Daniel Ricciardo proprio non aveva niente da ridere, al via di Interlagos. Reduce da due ritiri consecutivi in gara per rotture meccaniche e anche da un guaio in prova di quelli tosti. Cioè in qualifica era finito quinto (occhio, effettuando un solo tentativo), ma in griglia si era avviato quindicesimo causa penali-

tà di dieci posizioni dovuta al cambio di una componente della power unit. La solita vecchia, brutta storia, insomma. Poi in gara collisione immediata (e incolpevole) nonché ulteriore casino, giravolta e surplus ritardo.

Ma Mister Sorriso estroflette rabbia, classe e attributi, arrivando alla fine a una quindicina di secondi dal compagno di squadra. E, quel che più conta, dando luogo alla sequenza di sorpassi più arcigni e spettacolari, non potendo contare sulla stessa vettura e nondimeno sulla stessa unità motrice divoracristiani di Hamilton. Così Daniel, al di là del sesto posto finale, si conferma miglior passator - cortese o scortese a seconda dell'occasione - del mondiale, in coabitazione nobile con il sempre strepitoso Lewis Hamilton medesimo.



LA STATUETTA **SPEZZATA**

# ROMAIN GROSJEAN E KEVIN MAGNUSSEN

**N**iente di personale, ma è bene che Romain Grosjean e Kevin Magnussen si diano una bella calmata. Perché corrono con una squadra, quella di Gene Haas, che non si gioca il mondiale nelle prime tre curve di ciascuna gara. Un team che alla vigilia del Gp del Brasile si presenta tuttavia in lizza per il sesto posto finale, giocando spalla a spalla con Renault e Toro Rosso. In poche parole, le chances di prendere punti pesanti e preziosi potevano sembrare concrete e fondamentali, ma dopo tre-quattro curve, era già tutto finito. Con Magnussen al centro della collisione che ha interessato anche Vandoorne e Ricciardo, più Grosjean responsabile del contatto - peraltro punito con penalty di dieci secondi -, che toglie di gara il combattivo ma corretto Esteban Ocon. Dai, non è possibile. Haas ha bisogno di piloti che riescano a dare anche serenità, non solo spasmodica e trafelata ricerca del colpaccio a ogni pie' sospinto. Che Romain e Kevin sentano in qualche modo la pressione esterna del quieto contender Giovinazzi? Chissà. Forse no, forse sì. Ma giornate come quella di Interlagos non debbono né possono ripetersi mai più.



MIGLIORI **EFFETTI SPECIALI**

## LEWIS HAMILTON

**I**n questi casi bisogna mostrare equilibrio e evitare d'esaltare fino a ritenere la leggendaria rimonta di Lewis che trae principali motivi del suo sorgere dalla fantastica competitività della sua Mercedes e, soprattutto, dall'errore personale di guida in prova, che lo costringe giocoforza a recuperare. In poche parole, nel guaio ci si caccia lui e solo lui, potendo contare sulla monoposto più forte e generosa per cancellare l'ombra - tuttavia l'unica dell'anno - che stavolta grava su di lui. Ma tutto il resto è goduria pura nel vederlo lottare come un forsennato, sfoderando il solito talento strepitoso, che in pratica gli permette d'arrivare a un tuffo dal terzo Raikkonen e dai primi due Bottas e Vettel. Quindi, tutto sommato - non considerando il triste prologo - per Hammer questa resta tra le domeniche più belle. E non solo: grazie a lui e a Ricciardo è possibile vivere emozioni senza delle quali il Gp del Brasile di quest'anno si sarebbe rivelato una tediosa processione. Invece Hamilton trova il modo di scrivere un'altra pagina bellissima, che in prospettiva dimostra quanto sia sempre supercarico e ipermotivato.

COLOMBO



## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	<b>HAMILTON</b>
PILOTA MENO COMBATTIVO	<b>HARTLEY</b>
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	<b>OCON</b>
PILOTA MENO SFORTUNATO	<b>HULKENBERG</b>
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	<b>FERRARI</b>
SCUDERIA MENO EFFICACE	<b>SAUBER</b>
SCUDERIA MENO FORTUNATA	<b>FORCE INDIA</b>
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	<b>RENAULT</b>



LA PRESSE

# Bottas ombra di Vettel

## DOPO LA POLE STRAPPATA A SEB IL NUMERO DUE MERCEDES HA DISPUTATO UNA GARA CONSISTENTE MA NON È BASTATO

**S**i era preso sulle spalle tutta la Mercedes dopo l'errore di Lewis Hamilton in qualifica. Valtteri Bottas aveva dimostrato grande solidità mentale riuscendo a strappare la pole a Sebastian Vettel con un giro alla... Hamilton. Ma l'impresa è riuscita a metà. Bottas non è riuscito a sfruttare la posizione favorevole in griglia di partenza: «Quando ho lasciato la frizione, ho fatto patinare le gomme posteriori e tanto è bastato a Vettel per affiancarmi e avere la linea migliore per la prima curva. A quel punto ho controllato Raikkonen e mi sono accodato a Seb». Bottas ha corso bene, mettendo pressione a una Ferrari e a un Vettel formato mondiale. Nella prima parte della corsa ha cercato di gestire al meglio i pneumatici nella miscela soft ma allo stesso tempo non ha mancato di mettere grande pressione al tedesco. Il divario tra Vettel e Bottas è sempre oscillato tra il secondo e mezzo e i due secondi e mezzo. Al 27° giro la Mercedes ha tentato la mossa dell'undercut, richiamando Valtteri ai box per montare le gomme supersoft. Bottas ha spinto forte e subito, nella tornata seguente, Vettel lo ha imitato rientrando in pit-lane. Quando il finlandese ha imboccato il lungo ret-

tifilo opposto al paddock, ha visto la Ferrari rientrare in pista appena davanti a lui. È stato quello il momento cruciale del Gran Premio: «Mi sono ritrovato dietro a lui ma non sono riuscito ad avvicinarlo quanto bastava per tentare il sorpasso. Ho sempre tenuto un buon passo, con Vettel sempre bene in vista, ho cercato di farmi vedere nei suoi specchietti per tutta la corsa ma ha vinto lui. Sono dispiaciuto, non posso nascondere. Anche perché stiamo lottando per la seconda posizione in classifica e quei sette punti di differenza potevano essere importanti».

### ABBRACCIO SPORTIVO

Bottas e Vettel si salutano a Gp finito, a fianco. Il finlandese, in alto in azione con la Mercedes, è stato sconfitto in gara dopo aver fatto entusiasmare Toto Wolff e Niki Lauda, in alto a sinistra, per la pole strappata proprio al ferrarista

LA PRESSE



È onesto Bottas. Ha fatto il possibile per scavalcare il rivale, forse gli è mancata un po' di malizia o la sfrontatezza alla Verstappen. Soprattutto alla prima curva dopo il via ma a ben pensarci è stato arguito nell'evitare un facile contatto se avesse provato a resistergli all'esterno. Oppure, dopo il pit-stop, ma Vettel è stato magistrale nello sfruttare subito al massimo le gomme nuove lasciandolo senza chance. Bottas è al dodicesimo podio stagionale, comprendendo le due vittorie conquistate a Sochi e Spielberg, e conta 280 punti contro i 302 di Vettel. Una differenza di 22 lunghezze a una sola prova alla conclusione della stagione, con un massimo di 25 punti disponibili. Difficile, ma non impossibile, acchiappare la piazza d'onore nella classifica generale, per questo era molto dispiaciuto di avere mancato la vittoria. A posizioni invertite Bottas poteva avere 287 punti e Vettel 295. E sarebbe stata un'altra storia. Ma Toto Wolff non si è detto amareggiato dalla prestazione di Bottas. Sa bene che ha fatto tutto quello che gli era consentito per battere la Ferrari e non ha certo dimenticato la gran pole del sabato. ●

GP BRASILE

LA CONFERMA

di Alessandro Gargantini

# Raikkonen tre per tre

PER LA TERZA VOLTA CONSECUTIVA SUL TERZO GRADINO DEL PODIO, ICEMAN ORA "VEDE" RICCIARDO QUARTO IN CLASSIFICA

**H**a tenuto alta la guardia sul finale, mantenendosi costantemente al riparo dagli artigli di un indemoniato Lewis Hamilton, che nonostante le gomme Supersoft e un ritmo gara più elevato non è riuscito a privarlo del quinto terzo posto stagionale, il terzo ottenuto in sequenza. Con un risultato tutto sommato positivo, Kimi Raikkonen conferma il buon momento di forma ottenendo un risultato di prestigio che fa felice Maurizio Arrivabene e lo riavvicina al quarto posto nella graduatoria di campionato, ora nelle mani di Daniel Ricciardo, lontano soltanto di sette lunghezze.

In un tracciato sul quale è emerso un netto predominio di Ferrari e Mercedes, che hanno ridimensionato le temute Red Bull e mandato in archivio il Gp con tutte e quattro le monoposto racchiuse in poco più di cinque secondi sotto la bandiera a scacchi, a fare la differenza è stata soprattutto la partenza.

Mentre Sebastian Vettel è riuscito a sorprendere con un balzo fulmineo il poleman Valtteri Bottas e guadagnare così il comando della gara, Kimi Raikkonen non è andato oltre ad una convincente difesa della sua posizione allo start, garantendosi un terzo posto che ha di fatto contrassegnato tutta la sua corsa. Libero da ogni forma di strategia, con il mondiale ormai deciso, Kimi ha potuto gestire la corsa in totale libertà, mostrando un passo gara che lo ha costantemente mantenuto incollato al vertice. Certo, con una maggiore incisività il ferrarista avrebbe potuto provare ad insidiare la piazza d'onore di Valtteri Bottas, tentando magari di indurlo all'errore ma nel complesso il bilancio della sua corsa va senz'altro considerato positivo, come egli stesso ha spiegato al termine della gara: «*Ho sofferto alcuni problemi d'assetto nelle prime fasi della corsa, con i pneumatici Supersoft. Ho an-*

*che avuto qualche problema di bloccaggio in frenata. Le cose sono andate notevolmente meglio dopo il cambio gomme, quando la mia monoposto ha espresso un maggior potenziale - ha spiegato il ferrarista - . Durante il Gp le mie prestazioni si sono rivelate assolutamente in linea con quelle delle Mercedes, potevo fare un po' l'elastico e mettere sotto pressione Bottas ma non c'è mai stato un divario adeguato per farmi tentare il sorpasso. Reputo quella di oggi una buona corsa, nella quale si è rivelata decisiva la partenza, così come la posizione sullo schieramento. Nel finale, Hamilton si è fatto sotto anche grazie ad un vantaggio tecnico ma non ho mai percepito il suo fiato sul collo».*

Un bilancio di fatto migliore di quello del connazionale Valtteri Bottas, che sul podio appariva assai più corrucciato e che ha ammesso di aver sbagliato in partenza. Di evidenti errori nella corsa di Raikkonen è difficile ravvederne. Ma la prestazione



GETTY IMAGES

**KIMI RESISTE**

Alla fine di una gara consistente Raikkonen si è dovuto difendere dal veemente ritorno di Lewis Hamilton ma ha conservato il terzo posto

dei due piloti finlandesi è apparsa ancora una volta sottotono rispetto a quella dei rispettivi compagni di squadra.

A prescindere dal risultato al traguardo, Bottas si è confermato "secondo" di Hamilton, così pure Raikkonen che ha applaudito alla vittoria di Vettel. Ora per il finlandese della Ferrari l'obiettivo deve essere quello di soffiare il quarto posto in graduatoria a Daniel Ricciardo per assicurarsi una classifica finale di campionato maggiormente in linea con il potenziale della sua monoposto. ●



COLOMBO

AUTO  
SPORT  
N°

23

# Macho picchia!

**LEWIS SHOW: DALLA CONQUISTA DEL MACHU PICCHU, IN PERÙ, ALL'ERRORE IN PROVA DI INTERLAGOS PER FINIRE CON LA RIMONTA CHE LO HA VISTO GRAN 4°**

**D**ue settimane pazzesche, come solo Lewis Hamilton può viverle. Laureatosi campione del mondo per la quarta volta a Città del Messico il 29 ottobre, ha fatto le valigie e se ne è andato in Perù, alla "conquista" del Machu Picchu, con pochi intimi amici. Ci sono foto che lo ritraggono sui sentieri come un avventuriero, con un bimbo, figlio della coppia con cui si trovava, ben infagottato sulle spalle. Poi, non pago, ha fatto un saltino ai Caraibi e infine è approdato a San Paolo dove ad aspettarlo c'era la sua fida W08. Per nulla disturbato dalle vacanze, nelle libere se l'è giocata bene dominando la giornata del venerdì, ma ecco la scivolata, l'errore che non ti aspetti. Nel primo segmento, la Q1, come un pivello qualsiasi è andato a sbattere a alta velocità dopo aver spanciato perdendo il posteriore della sua monoposto. A nulla è servita la correzione da... rallista. Hamilton non si capacitava della figuraccia e giunto nel paddock, come volersi nascondere per la vergogna, ha indossato la giacca a vento nascondendosi sotto cappellino e cappuccio. Come fanno i suoi amici rapper americani. Ma, da grande sportivo, non ha mancato di recarsi in corsia box, alla conclusione della qualifica, per abbracciare il suo compagno di squadra Valtteri Bottas autore della pole. Almeno l'onore della Mercedes era salvo. Un bel gesto quello di Hamilton, che conferma le parole di Niki Lauda: «Non sono amici Lewis e Valtteri, ma si rispettano e c'è un buon clima all'interno della squadra, non come lo scorso anno quando tra lui e Nico c'era vero odio». Hamilton e Bottas sono agli antipodi in quanto a carattere, star assoluta il primo e quasi uomo qualunque il secondo, così come si sono ritrovati agli antipodi alla via del Gp di San Paolo.

Uno in pole, l'uomo qualunque, l'altro in pit-lane, la star. Dopo l'incidente, la Mercedes ha deciso di ritirare dal paddock la W08 di Hamilton per cambiare il motore e assettare al meglio la vettura oltre che ripararla causa botto. Un duro lavoro per i meccanici, nonostante lo spavento di venerdì sera quando i componenti della squadra, usciti dal circuito, sono stati assaliti dalle solite bande di rapinatori di San Paolo, che a pistole spianate rubano portafogli e tutto quel che trovano senza fare distinzioni tra



GETTY IMAGES

GETTY IMAGES



LA PRESSE

## UN WEEKEND RICCO DI EMOZIONI

**Dall'incontro con Viviane, sorella di Ayrton, nel ricordo del campionissimo scomparso, fino alla picchiata in prova che lo ha tolto dalle prime posizioni. Lewis è poi partito dalla pit-lane giungendo 4°**

il popolo della F.1. Hamilton si è molto turbato per quanto accaduto ai suoi uomini e non ha mancato di twittare il suo disappunto: «Queste cose si verificano ogni singolo anno, le squadre e la F.1 devono fare di più».

Domenica, dunque. Facilitato dagli incidenti del 1° giro, con la safety-car che ha subito compattato il gruppo, Hamilton ha avviato la sua bella rimonta. Come in Messico, si è ritrovato ultimo, ma a differenza della gara precedente, quando nella prima parte della corsa pareva stordito, si è lanciato furioso verso la zona punti. Con facilità ha superato



le vetture di bassa e centro classifica, poi ha dovuto soffrire un poco di più con gli altri, come con Sergio Perez e Max Verstappen. Quisquillie comunque, la sua W08 viaggiava come un orologio.

Sia con le gomme soft, ben conservate per 43 giri, poi con le supersoft. Con le gomme rosse ha tentato l'impossibile, raggiungere il leader del Gp Sebastian Vettel, cui di tanto in tanto chiedeva notizie al proprio ingegnere. Nel mentre, si divertiva non poco: «Mi è sembrato di tornare ai tempi del kart quando nei miei primi anni agonistici partivo sempre dal fondo. Ho spinto come un forsennato gua-

dagnando sedici posizioni. Penso che si poteva vincere tranquillamente per questo sono dispiaciuto per essermi messo nella condizione peggiore possibile per l'errore in qualifica. Ma la corsa è stata divertente, oltre che dura. Volevo cancellare quella macchia di sabato e farmi perdonare dalla squadra. Ho cercato di prendere il podio, ma proprio nel finale le gomme non hanno più risposto come nei giri precedenti e così non sono riuscito ad avere la meglio su Raikkonen. Pazienza, ma voglio continuare a mostrare a tutti che nel mio cuore ho ancora tanto fuoco e ancora tante, tante, corse da affrontare». A corsa conclusa, Hamilton come stremato è rimasto in macchina tanto che a qualcuno è venuto il dubbio che si fosse sentito male. Niente di tutto ciò, ma dopo aver affrontato 71 giri come in qualifica, il calo di adrenalina lo aveva lasciato per qualche attimo inerme.

Bella corsa, insomma, un recupero che lo si può paragonare a quello di Vettel in Messico, da ultimo a quarto. E chissà, senza qualche doppiato un po' distratto, forse Raikkonen lo avrebbe raggiunto prima quando ancora le gomme supersoft gli consentivano di viaggiare forte. Ma tant'è, il mondiale è già suo e Hamilton ha aggiunto al suo bagaglio di esperienza altri giorni vissuti al limite, da Machu Picchu a un recupero tutto in apnea che non scorderà tanto facilmente. Tra due settimane, statene certi, preparerà la rivincita sulla pista di Abu Dhabi dove un anno fa, pur vincendo il Gran Premio, dovette cedere il mondiale all'odiato nemico Rosberg. ●



di Massimo Costa



LA PRESSE



# Red Bull sull'altalena

**Su e giù.** Difficile capire quel che è accaduto alla Red Bull tra Singapore e il Brasile. Dall'appuntamento sul tracciato cittadino asiatico, dove Max Verstappen si è giocato in qualifica la pole, passando per la vittoria dirompente di Sepang e Città del Messico (e anche in quest'ultimo circuito l'olandese ha lottato per il primo tempo in qualifica), le Rb13 se l'erano giocate ad armi pari con le Ferrari e le Mercedes. Con un inciampo a Austin. Ma giunti in Brasile, il divario con i rivali nobili del mondiale si è di nuovo allargato, come accaduto normalmente durante l'anno, fino a Singapore. Mai in partita fin dalle prove libere brasiliane, Verstappen e Ric-

**DAI GUAI DI RICCIARDO AGLI SFORZI DI VERSTAPPEN IL TEAM ESCE DA INTERLAGOS SOLO CON MAX 5° E DANIEL 6°**

ciardo sono tornati a recitare il ruolo di comprimari. L'olandese ha rimediato dal poleman Valtteri Bottas ben sette decimi che su un circuito corto come quello di San Paolo, con la pole di 1'08"3, equivale a poco più di un secondo su tracciati classici. Come mai? In gara non è andata meglio, con Verstappen ancorato al quarto posto per buona parte del Gp finché non è stato anche passato dal rimonante Hamilton, concludendo così quinto. Mentre Ricciardo, cui non ne va bene una da qualche settimana, ha dovuto pagare in griglia una penalità per le sostituzioni delle solite componenti della power unit Renault e alla curva 2 dopo lo spegnersi dei semafori rossi, si è pure girato ripartendo ultimissimo e terminando sesto. Le Rb13, prima dell'avvio del campionato, sono finite nel mirino della Fia, assieme alle Mercedes W08, che con una nota ufficiale metteva fine all'utilizzo delle sospensioni idrauliche che consentivano al retrotreno delle monoposto, abbassandosi, di aumentare il carico aerodinamico creato dal fondo. Vi erano state molte polemiche su questo punto e la si era ritenuta una vittoria politica della Ferrari. La Mercedes, però, è rimasta com-



ma, un crollo inatteso, ma che per i "soliti" maligni potrebbe essere coinciso con un intervento della Fia a "sistemarsi" in fretta. Intervento non confermato da nessuno, però. Solo fantasie? Rimane quindi il mistero di questi alti e bassi della Red Bull. Nel Gp di domenica scorsa, come detto, Verstappen è rimasto fin dalla partenza alle spalle di Kimi Raikkonen senza mai riuscire ad avvicinarlo. Quando, dopo il pit-stop, l'olandese è stato raggiunto da Hamilton in pieno recupero, il pilota Red Bull ha tentato con orgoglio di resistergli alla prima curva, ma subito dopo ha dovuto cedere nel successivo lungo rettilineo senza poter far nulla. Verso gli ultimi giri, Verstappen ha

**DOPO I PROBLEMI  
SUBITO DOPO IL VIA  
HO DISPUTATO  
UNA BELLA GARA  
OTTENENDO  
IL MASSIMO**

**DANIEL RICCIARDO**

”

incontrato problemi col set di gomme soft ed ha preferito cambiarle per non perdere la quinta posizione. Talmente alto era il vantaggio sul compagno Ricciardo, che ha potuto fermarsi in tranquillità e riprendere la corsa: «Non volevo rischiare - ha detto alla fine. - Purtroppo questo circuito non è ideale per noi e abbiamo avuto un deficit di

*potenza nei rettilinei. Potevamo fare qualcosa nelle curve, ma così facendo si sollecitavano troppo le gomme e quindi la situazione non era ideale. Nel finale con le supersoft sono riuscito a segnare il giro più veloce in gara che mi era sfuggito in Messico». Ricciardo ha dato spettacolo con sorpassi da vero "staccatore": «La partenza è andata male, ho visto un varco per passare le due macchine alla mia destra. Ed è andata male, girandomi, ma non mi pento di averci provato. Per fortuna la mia Rb13 non ha riportato danni e ho potuto disputare una buona corsa ottenendo il massimo che potevo ottenere». ●*

fotografie GETTY IMAGES

petitiva, la Red Bull no benché durante l'anno si sia intervenuti sulle Rb13 piazzando deflettori e barge boards nel tentativo di ricreare carico aerodinamico. Ma senza troppo successo. L'uscita di scena, da commissario tecnico Fia, di Marcin Budkowski, passato non senza polemiche al team Renault e ritenuto esperto in materia di correttori di assetto come nessun altro nella Federazione, avrebbe riaperto le porte a questa soluzione tecnica da parte della Red Bull a partire proprio da Singapore. Sono soltanto voci, iniziate a circolare nel paddock con sempre maggiore insistenza, ma mai provate dai fatti. Va detto che lo step in avanti delle Red Bull è coinciso anche con lo sviluppo sempre più spinto della power unit Renault, guarda caso afflitta da numerosi inconvenienti tecnici nelle ultime gare. Ma ecco che dopo la clamorosa superiorità della Red Bull in Messico, per molti versi inspiegabile, a San Paolo le Rb13 sono tornate "normali" come d'incanto. I piloti hanno dichiarato per tutto il weekend di avere incontrato insormontabili problemi di assetto nonché almeno mezzo secondo lasciato a Mercedes e Ferrari in rettilineo. Parola di Verstappen. Insom-

### **AGGRESSIVI E A PUNTI**

Verstappen e Ricciardo, sotto si sono impegnati ma il podio non lo hanno neanche sfiorato, in Brasile. Uno stop, al centro, alla sequenza positiva. Nell'altra pagina, i volti non a caso perplessi di Max e Daniel...



GP BRASILE

NEL MIRINO di Alessandro Gargantini

LA PRESSE



### LA COPPIA PIÙ FRESCA DEL MONDIALE

Hartley e Gasly sono entrambi freschi debuttanti e stanno cercando di prendere le misure con la Toro Rosso. Col francese, sotto, dietro a Hulkenberg, giunto 12° in Brasile

COLOMBO



# Toro assai reattivo

**MOTORI POCO AFFIDABILI, CAMBI DI FORNITURA, PILOTI IN GRAN ROTAZIONE. L'ATTIMO È DELICATO, MA IL TEAM RISPONDE BENE**

**È davvero affascinante** osservare con quanta reattività e capacità di adattamento gli uomini della Toro Rosso riescano a tener testa al vasto moto di cambiamento che vede protagonista la scuderia italiana. Da un lato, e lo si percepisce maggiormente di giorno in giorno, risulta maggiormente innescato il processo di sostituzione dei motori Renault con gli Honda, con evidenti problemi nel gestire le relazioni con la Casa francese, i cui propulsori appaiono sempre di più soggetti a rotture. A tal punto che Cyril Abiteboul ha accusato gli uomini dell'equipe faenti-

na di non aver correttamente installato i propulsori francesi sulla Str 12. L'insinuazione è stata ovviamente rispedita al mittente dalla Toro Rosso, con Helmut Marko impegnato in vibranti discussioni nel paddock con il team manager della Renault. Dall'altro lato, non meno impegnativo, vi è la necessità di gestire un totale rinnovo a stagione in corso del line-up. Ora che sia Carlos Sainz jr. che Daniil Kvyat hanno fatto le valigie, il primo per libera scelta ed il secondo dopo essere stato appiedato dalla squadra, ora lo staff tecnico della scuderia diretta da Franz Tost si ritrova a

che fare con i meno rodati Pierre Gasly e Brendon Hartley.

Quello che in altre scuderie spesso non accade nemmeno in un decennio, in Toro Rosso viene gestito come qualcosa di quasi quotidiano, senza perdere di mira quelli che sono gli ambiziosi obiettivi stagionali. Una flessibilità, quella del team romagnolo, che non finisce mai di sorprendere e che sta diventando una congenita ricchezza. Sul piano sportivo ed economico, resta una priorità difendere la sesta posizione nella graduatoria costruttori. La settima piazza colta da Felipe Massa nella sua ultima apparizione nel gran premio di casa ha di fatto messo in cassaforte la quinta posizione della Williams, con il risultato che il team italiano deve guardarsi soprattutto alle spalle. A far paura è mancato a farlo apposta la Renault, che a differenza della scuderia italiana si è rinforzata nel corso della stagione.

In Brasile, un piazzamento nella zona punti non è mai parso alla portata dei due piloti della Toro Rosso. Con entrambe le vetture ferme nel primo turno di qualifica a causa di problemi alla power unit Renault, il fine settimana dei piloti della Toro Rosso è subito iniziato in salita. Brandon Hartley è comunque riuscito a conquistare un'ottima Q2 in qualifica, ma ha poi dato priorità a prove di partenza data la sua limitata esperienza e le dieci posizioni di penalizzazione in griglia. Il pilota neozelandese nelle fasi conclusive di una corsa parecchio lineare è stato costretto al ritiro dall'immane problema al motore. Pierre Gasly, si è messo in mostra con un ottimo scatto al via, un grintoso sorpasso all'esterno (Hartley accanto a lui sembrava fermo) e nove posizioni recuperate in una sola tornata.

Il driver di Rouen, penalizzato di venticinque posizioni in griglia per aver cambiato varie componenti della power unit, ha preso il via con gli pneumatici Soft ed provato ad attaccare nel finale, quando con la miscela più performante dopo il cambio gomme ha siglato il nono miglior tempo in gara, non riuscendo però ad andare oltre il dodicesimo posto finale.

Sono soltanto quattro le lunghezze che separano la Toro Rosso dalla Renault, che in sud America ha roscigliato al team italiano un punto grazie al decimo posto di Nico Hulkenberg. E considerando le contingenze, anche ad Abu Dhabi si preannuncia un fine settimana con l'obiettivo di limitare i danni per poi passare ad una nuova pagina con gli Honda, che proprio dopo la rescissione del contratto con la McLaren paiono volare.

A proposito della Casa di Woking, il terzo pilota Lando Norris debutterà in F2 ad Abu Dhabi con il Team Campos. ●

# Massa addio vero

**CORRE DAVANTI AL SUO PUBBLICO PER L'ULTIMA VOLTA IN F1. DOPO ABU DHABI FELIPE LASCIA. STAVOLTA PER DAVVERO**

**P**er Felipe Massa il miglior risultato possibile nel suo ultimo (questa volta davvero) Gran Premio del Brasile di fronte al suo pubblico era il settimo posto alle spalle delle coppie Mercedes, Ferrari e Red Bull. E, con tenacia, il brasiliano si è fatto trovare pronto, raggiungendo l'obiettivo e chiudendo la sua carriera (relativamente al circuito di casa) con un bel ricordo.

Il week-end di Interlagos per Felipe è partito con risultati non esaltanti, comunque nella media di quello che la Williams ha permesso in questa stagione. Al di là delle prove libere, sempre interlocutorie, il brasiliano ha fatto la differenza rispetto al suo compagno soprattutto in qualifica, dove ha ottenuto la decima posizione, poi salita alla nona per la penalità subita da Daniel Ricciardo. Stroll, in difficoltà anche per problemi tecnici in Fp3, non ha passato la Q1.

In gara le cose sono andate ancora meglio: al via Felipe ha guadagnato posizioni, evitando i problemi di centro gruppo tra Magnussen, Vandoorne e Ricciardo. Una volta delineate le posizioni ha trovato alle sue spalle un agguerrito Fernando Alonso. Nonostante una McLaren carente sul dritto anche con il Drs aperto, lo spagnolo ha visto per quasi tutta la gara il diffusore della Williams davanti a lui, senza avere mai la concreta possibilità di tentare il sorpasso sul rettilineo principale. Felipe, dal canto suo, ha dovuto resistere nella parte mista per non fornire al suo ex-compagno in Ferrari la possibilità di avvicinarsi troppo, gestendo poi di motore i metri di vantaggio sulla McLaren. Le soste ai box hanno dato fiato al brasiliano: a cambi gomme conclusi si è trovato con tre secondi di margine sullo spagnolo. Dopo aver lasciato passare i più veloci Hamilton e Ricciardo, Massa ha visto un Alonso mai domo rientrare progressivamente in lotta

e farsi davvero minaccioso negli ultimi giri. Il finale ha visto i due giungere sul traguardo del 71° passaggio con pochi decimi di differenza a favore del brasiliano, settimo in classifica finale.

Al termine della gara è giunto il momento per salutare definitivamente il suo pubblico. Dopo il rito dello champagne Felipe è stato invitato sul podio da un altro ex-di casa, Rubens Barrichello. Massa ha ringraziato i suoi tifosi accompagnati dall'immane Felipinho, che via radio al termine della gara ha salutato il papà dal box Williams. Momenti speciali anche se quanto successo un anno fa, con la passeggiata solitaria sotto la pioggia dopo il

SUTTON-IMAGES.COM



## BAGARRE TRA VECCHIE VOLPI

Massa davanti ad Alonso, che gli ha insidiato a lungo la settima posizione. La lotta fra i due ex-ferraristi è stata una delle cose più interessanti del Gp brasiliano

suo incidente, rimarrà probabilmente nella memoria come il "vero" congedo, in parte sbiadito dal ritorno in pista su richiesta del team pochi mesi dopo aver annunciato il ritiro dalla F1.

Un podio, quello di Interlagos, sul quale Felipe è salito cinque volte, vivendo emozioni fortissime sia in positivo che in negativo. La sua prima vittoria in patria nel 2006, un'altra ceduta a Kimi Raikkonen per permettergli di agguantare il titolo nel 2007, il secondo amarissimo successo del 2008 quando ha tagliato il traguardo da campione del mondo prima di essere beffato da Lewis Hamilton. È qui, con il titolo perso per un solo punto, che la sua carriera ha vissuto il vero turning point. Le ultime due apparizioni sul podio, entrambe sul gradino più basso, sono datate 2012 con la Ferrari e 2015 con la Williams. Un bottino di tutto rispetto per Felipe, che chiuderà ad Abu Dhabi con 11 vittorie la sua esperienza in F1.

La prossima, ad Interlagos, sarà un'edizione del Gp tutta di saudade: il Brasile infatti non vedrà più un suo rappresentante in pista dopo tantissimi anni. Fu il 1969, infatti, l'ultima stagione a secco prima dell'arrivo di Emerson Fittipaldi. ●

GP BRASILE

VISTO CON GIANNI MORBIDELLI

di Alessandro Bucci

VETTEL PIEDONE ALLA PRIMA CURVA

Al via il ferrarista ha subito recuperato il gap da Bottas ed è andato a prendersi la vittoria nel Gp del Brasile, la sua 47esima, la quinta stagionale delle otto con la Ferrari



# La risposta della Ferrari

IL MORBIDO HA APPLAUDITO LA VITTORIA COLTA DA VETTEL AD INTERLAGOS MA SI MOSTRA MOLTO DELUSO DALLE PROVE, A SUO GIUDIZIO INCOLORI, FORNITE DAI NUMERI 2 BOTTAS E RAIKKONEN

**I**mpegnato nel Tcr internazionale con il team WestCoast, Gianni Morbidelli, campione italiano ed europeo di F.3 nel 1989 (vincendo 7 gare su 12) è entrato nel cuore dei tifosi italiani all'inizio degli Anni '90, quando debuttò in Formula Uno con la Scuderia Italia, passando poi al team di Giancarlo Minardi. Due le stagioni con il team fantino ('91 e '92), vestendo contemporaneamente i panni di collaudatore Ferrari. E ad Adelaide, evento conclusivo del Mondiale 1991, il "Morbido" sostituì nientemeno che Alain Prost sulla Rossa di Maranello, cogliendo un buon sesto posto in condizioni climatiche impossibili. Dopo un anno di stop, nel quale corse nel Campionato Italiano Turismo con l'Alfa Romeo, il pesarese tornò nella massima serie con il team Footwork, disputando due stagioni e cogliendo, oltre a due grandi piazzamenti a punti nel '94, un prestigioso terzo posto nel Gp d'Australia '95. Morbidelli

VETTEL HA FATTO UNA GRANDE PARTENZA ED HA MERITATO DI VINCERE QUESTO GRAN PREMIO

GIANNI MORBIDELLI



li salutò il grande Circus nel 1997, anno nel quale tornò collaudatore Ferrari prima di sostituire Nicola Larini al volante della Sauber C16 in alcune gare. Attivo in diverse categorie del motorsport nell'arco della carriera, il "Morbido" vanta due titoli nella Superstars Series, dove trionfò nel 2009 con il team Roal e nel 2013 con Audi Sport Italia. Il pesarese ha commentato favorevolmente la vittoria di Vettel ad Interlagos, dicendosi tuttavia deluso dalle gare di Bottas e Raikkonen.

**- Vettel in Brasile ha mancato la pole per un pelo, non riuscendo a mettere insieme tutti e tre i settori nel momento decisivo. A suo giudizio è stato Bottas a prendersi la pole o Seb ad aver perso un'occasione?**

«Credo che Vettel non sia stato abbastanza cinico in Q3 ma fortunatamente per lui non è stato un fattore determinante».

**- Ottima partenza di Sebastian, con Bottas che**



COLOMBO

**nulla ha potuto per fermare il tedesco...**

«Sì, assolutamente. Vettel è partito decisamente bene, disputando una gara con gli occhi incollati agli specchietti, soprattutto nel finale, quando Hamilton s'è portato a ridosso dei primi».

**- Per Ocon la striscia di Gp consecutivi conclusi in zona punti si è fermata ad Interlagos, dopo 18 gare. Il francese è stato vittima di un contatto con Grosjean. Come ha visto l'episodio?**

«Non credo si sia trattato di un'azione volontaria. Romain ha "perso" il posteriore mentre Esteban lo passava all'esterno. La penalità a Grosjean è stata eccessiva. Ocon ha dimostrato di avere gli attributi quest'anno e può contare su una squadra fantastica. Farà sicuramente parlare di sé in futuro. Ha la faccia da angioletto ma è tosto».

**- Concordi nell'affermare che Lewis è il vincitore morale del Gp brasiliano?**

«No. Secondo me il vincitore del Gp è Vettel e con

**NON CAPISCO  
IL RINNOVO  
A RAIKKONEN.  
AL SUO POSTO  
AVREI PRESO  
LECLERC  
O GIOVINAZZI**

**GIANNI MORBIDELLI**



merito. Hamilton disponeva di una macchina straordinaria e ha compiuto una bellissima rimonta ma dettata dalla superiorità della vettura. Il divario tra la sua macchina e quella di molti avversari che ha scalzato è semplicemente pazzesco. Bottas ha fornito un'altra prestazione incolore, così come Raikkonen. Sono due piloti che difficilmente mostrano qualcosa di entusiasmante e francamente non capisco il rinnovo del finlandese alla Ferrari. Avrei messo un giovane al fianco di Vettel, magari Leclerc o Giovinazzi».

**- Forse Vettel ha giocato un ruolo determinante nella riconferma di Iceman...**

«Seb non vuole che nessuno calpesti il giardinetto che ha intorno a sé ma questo fa parte del suo essere campione, del riuscire a crearsi l'ambiente ideale attorno. Tuttavia penso che un giovane, se istruito bene, possa ricoprire il ruolo di scudiero senza rompere le uova nel paniere a Vettel. La Ferrari è in grado di gestire una situazione simile».

**- Il Mondiale 2017 ha visto una bella rivalità tra Mercedes e Ferrari dopo tre anni di dominio assoluto da parte del team tedesco. Si è divertito in questa stagione?**

«Abbastanza. Quest'anno la Ferrari, a mio giudizio, si è giocata alla pari il mondiale con Mercedes. Penso che Vettel abbia compiuto qualche errore di troppo nei momenti critici e non credo sia il Cavallino a dover recriminare per la sconfitta. Se proprio dobbiamo puntare il dito contro qualcuno, direi Seb piuttosto».

**- Non pensa che sarebbe ora di togliere il Drs? In Brasile molti sorpassi sono stati viziati dall'ala mobile.**

«Sono d'accordissimo. L'exasperazione va sempre a discapito dello spettacolo. Troppa evoluzione porta all'involuzione. Questa epoca vede componenti troppo sofisticate. I piloti addirittura ricevono un segnale dai team tramite radio quando devono alzare il piede per risparmiare. È tutto abbastanza assurdo».

**- Nel '94 lei disputò un grande week-end con la Footwork in Brasile. Che ricordi ha di quel Gp?**

«All'epoca avevo disputato pochi chilometri prima del mio ritorno in Formula 1 e in qualifica mi piazzai sesto, al primo Gp. In gara potevo centrare la zona punti ma fui costretto al ritiro per problemi al cambio».

**- Concludiamo spendendo due parole sul campionato Tcr internazionale: soddisfatto della sua stagione? In Germania ha dominato il week-end...**

«L'inizio è stato molto difficile, abbiamo sofferto molto anche per i trasferimenti ravvicinati da una location all'altra. Da metà stagione tuttavia siamo cresciuti molto e abbiamo fatto bene a Salisburgo e in Germania ancora di più. Se guardiamo i punti segnati, sono il secondo pilota ad averne collezionati di più, solo Tassi ha fatto meglio. Il Tcr è in continua crescita e vedremo cosa succederà nel campionato Wtcc che mi sembra al tramonto. A Dubai correrò con 20 kg di zavorra e questo sicuramente peserà sulla prestazione. Ora sono concentrato sul mio futuro, spero di poter continuare nel Tcr internazionale. Il mio obiettivo è sempre e comunque lottare per il vertice. Non mi interessa niente di meno». ●

Antonio **Giovinazzi**



# Leclerc VS Giovi



LA PRESSE

**UNA POLTRONA PER DUE ALLA SAUBER O POSTO PER ENTRAMBI? REBUS DA RISOLVERE MA PER ORA IL MONEGASCO È FAVORITO**

«**A**ssicurandosi Antonio Giovinazzi e Charles Leclerc, la Ferrari ha pianificato molto bene la sua nuova generazione di piloti!». Parole di Toto Wolff, convinto di aver fatto una scelta altrettanto buona "mettendosi nelle mani" di Valtteri Bottas, Esteban Ocon e del neo campione della Gp3 George Russell, che ad Abu Dhabi debutterà sulla Force India nel primo turno di prove libere per quel che pare un cammino molto ben avviato. Forse non casualmente, il team manager austriaco non ha fatto il nome di Pascal Wehrlein, pilota per il quale la Mercedes sta cercando una non semplice sistemazione per il 2018.

Tornando alle due scalpitanti promesse del Cavallino, ufficialmente non è ancora stato sciolto il nodo inerente il loro futuro. I due giovani alfieri della Rossa, come da previsione, a Interlagos sono stati impegnati nella giornata di venerdì.

Il neo campione di Formula 2 è anche risultato il più veloce tra i piloti Sauber, mentre Antonio Giovinazzi si è come al solito messo a disposizione

della squadra americana, che ha preferito modificare i piani della vigilia facendolo scendere in pista nel secondo turno, quando c'era il rischio di pioggia, e richiedendogli una serie di test con il pieno di carburante e che non prevedeva l'utilizzo delle Supersoft. Inutile, dunque, comparare i tempi con le altre vetture in pista, che hanno utilizzato mescole più morbide e svolto tabelle di lavoro diverse.

Qualche attenzione in più va invece rivolta ad una serie di segnali trapelati dalla squadra ubicata nella svizzera tedesca e che possono essere letti come una strisciante dichiarazione di preferenza verso Charles Leclerc.

Se vi sarà un collo di bottiglia e soltanto uno dei due giovani talenti del Cavallino dovesse, almeno per quel che concerne un posto da titolare nella squadra di Hinwil, accomodarsi in sala d'attesa, la sensazione è



Charles **Leclerc**



COLOMBO

**AVEVO CHIESTO DI CAMBIARE LA SCOCCA MA C'ERA SOLO QUELLA DANNEGGIATA DA GIOVINAZZI**  
PASCAL WEHRLIN

che il pilota del Principato goda di un concreto vantaggio. E non è probabilmente casuale il fatto che, nell'elogiare il lavoro svolto da Charles Leclerc nel primo turno di prove libere, dove il pilota di Montecarlo con il suo diciassettesimo tempo ha prevalso su Marcus Ericsson e sulle due To-

ro Rosso, Frederic Vasseur ha rimarcato l'importanza che Charles avesse brillantemente portato a termine il turno, compiendo il lavoro richiesto e, sottolineandolo, senza fare danni. Se il boss transalpino, a lungo socio di Nicolas Todt all'Art Grand Prix, abbia voluto espressamente fare riferimento al crash di Antonio Giovinazzi a Budapest non riusciremo mai a farglielo confessare ma le parole di Vasseur di solito sono ben calibrate.

Come se non bastasse, proprio a Interlagos il secondo pilota Wehrlein ha direttamente tirato in ballo il pugliese, lamentandosi del fatto che la squadra svizzera non avesse potuto contare sul telaio due volte riparato a causa dei crash dell'italiano a Shanghai e che, di conseguenza, sia stata costretta ad apportare alcune modifiche al retrotreno della sua usuale C36. «Avevo richiesto alla squadra, se possibile, di sostituire il telaio, ma non è stato possibile visto che sarebbero dovuti ricorrere a quello due volte danneggiato ad inizio stagione da Giovinazzi».

Davvero poco simpatica l'uscita del pilota Mercedes, che non ha fatto certamente un favore all'italiano tirando nuovamente in ballo le due uscite di pista di Shanghai in un momento decisivo nella definizione dei piloti e che vede Leclerc sfruttare il vantaggio di uscire da una stagione che l'ha visto ripetutamente conquistarsi le luci della ribalta e ritrovarsi in una situazione per certi versi simile a quella che riguardava Giovinazzi dodici mesi fa. ●



Segui l'ottava stagione di Safe-Drive Motorsport!  
Dal 29 aprile ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



# SAFE-DRIVE

GUIDA AI MOTORI

## MOTORSPORT

### PROGRAMMAZIONE TV

- Reteconomy Sky 512 sabato alle 13.00
- Nuvolari canale 61 DT sabato alle 22.00
- Odeon canale 177 DT domenica alle 21.00
- Top Calcio 24 canale 62 DT venerdì alle 19.30



Partners:

**AEZ**  
LEICHTMETALLRÄDER

**YOKOHAMA**

**DIABOLINA**  
FUOCO

**DOTZ**  
TUNING WHEELS

**HANKOOK**  
driving emotion

Una produzione:

**3EMME&2A**  
PRODUZIONE MULTIMEDIALE

Redazione: Via della Liberazione 71 - 20068 Peschiera Borromeo (MI)  
[www.safe-drive.it](http://www.safe-drive.it) - [info@safe-drive.it](mailto:info@safe-drive.it) - [www.3emme2a.it](http://www.3emme2a.it)



# Hamilton e i suoi eredi

**RUSSELL E NORRIS MA ANCHE ILOTT, ROWLAND E ALTRI ANCORA: LA GRAN BRETAGNA STA LANCIANDO IN F.1 MOLTI GIOVANI TALENTI**

**M**ancava la ciliegina, e che ciliegina, sulla torta di fine anno e a metterla è stato Lewis Hamilton. L'esempio unico, inavvicinabile, di un Paese che non conosce limiti nel sfornare piloti di qualità. Per quanto riguarda le monoposto, quest'anno la Gran Bretagna l'ha fatta da padrona nel motorsport. Hamilton non è solo, dietro di lui si agita un gruppo di giovani di belle speranze che stanno avvicinandosi velocemente alla F.1.

## Russell e Aitken re della Gp3

George Russell ha vinto il campionato Gp3 al termine di una lunga sfida con il connazionale Jack Aitken, compagni di squadra nel team Art. E proprio lo scorso week-end Russell, che è pilota Junior Mercedes, è stato spinto da Toto Wolff sulla Force India per partecipare alla prima sessione di prove libere a San Paolo. E lui, come niente fosse, ha risposto presente, segnando il dodicesimo tempo. Nel Fia F.3, Lando Norris ha travolto tutti quanti e nonostante si trattasse di un debuttante ha vinto il titolo per il team Carlin, mettendo fine da solo al dominio Prema nella categoria. E alla vigilia del GP brasiliano Norris è stato ufficialmente nominato tester e riserva McLaren per la prossima stagione. Nel 2018 sarà presente a tutte le gare della F.1 seguendo da vicino il lavoro di Fernando Alonso e Stoffel Vandoorne, oltre che par-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

tecipare a qualche sessione di test collettivi. Rimanendo nel Fia F.3, Callum Iloft, quarto nella classifica generale, si è guadagnato (con una certa sorpresa a dire la verità) l'accesso al programma giovani della Ferrari Driver Academy. Nella Euroformula Open, si è parlato inglese con Harrison Scott, assoluto dominatore della serie con il team italiano RP Motorsport. A questi aggiungiamo Oliver Rowland, fiero oppositore di Charles Leclerc nella rincorsa al titolo Formula 2 vinto dal monegasco. Rowland dovrà difendere ad Abu Dhabi il secondo po-

sto con la vettura della Dams. Una nota di merito va a Will Palmer, fratello dell'ormai ex-pilota della Renault, che è risultato vicecampione nella sempre competitiva Eurocup F.Renault che disputa con il team R-Ace. Anche nel karting i britannici l'hanno fatta da padroni, con Dexter Patterson campione del mondo Junior e Danny Keirle iridato della categoria Ok, mentre Jonny Edgar ha conquistato il titolo europeo Junior davanti al connazionale Harry Thompson, protagonista anche nel mondiale. Come dire, i ricambi per il futuro non mancheranno.

## Non solo F.1 per loro

C'è sempre un gran fermento, dunque, e anche se pochi riescono, o sono riusciti, ad arrivare in F.1 e oggi li ritroviamo sparsi tra Formula E, Endurance e Blancpain, i figli d'Albione hanno comunque lasciato un segno importante. Qual è la ricetta che permette ai giovani piloti britannici di mettersi sempre in mostra? Prima di tutto il talento, che si alleva nelle battaglie sulle piste di tutta Europa nel mondo del Karting, poi una buona gestione manageriale. Molti dei piloti sopraccitati gravitano in ambiti di team F.1. Quest'an-



### GIOVANI D'ALBIONE: ALL'ATTACCO DELLA FORMULA UNO

George Russell con la Force India, sopra, e Lando Norris con la McLaren, a sinistra, hanno già un piede in F.1. Callum Ilott, sotto, è entrato nella Ferrari Driver Academy e ci spera. La Gran Bretagna sforna talenti a raffica



COLOMBO

no, nei test di Budapest, Russell ha guidato la Mercedes per due giorni, Norris la McLaren ottenendo tempi a dir poco strepitosi, mentre Aitken è salito sulla Renault F.1 del 2012 in un test privato. Certo, si dirà, con sette squadre del Mondiale che hanno sede in Gran Bretagna è tutto più facile. Ed è vero. Ma è innegabile che c'è molta attenzione non solo della Federazione (Brdc), ma anche dei privati che investono non poco: fino a un anno fa per esempio, esisteva il Racing Steps Foundation che ha permesso la crescita di tantissimi piloti di qualità come Turvey,

Rowland, Dennis, Barnicoat. Poi, occorre fare i passi giusti nel paddock e loro indubbiamente li fanno. Non è un caso se, riguardando le classifiche 2017, Russell fa parte dello Junior Mercedes, Aitken e Rowland sono Junior Renault, Norris è Junior McLaren e Ilott è fresco di nomina Fda. Dietro a tutto questo c'è un lavoro di management importante e ovviamente i buoni risultati, che danno un più facile accesso ovunque. Norris compreso, che è un po' il nuovo Stroll per quanto riguarda il supporto economico di cui dispone. Ma Lando ha vinto tut-

to quel che doveva vincere: F.4 inglese nel 2015, F.Toyota neozelandese nel 2016, Eurocup Renault nel 2016, Renault NEC nel 2016 ed F.3 nel 2017. E come manager ha nientemeno che Zak Brown, team principal McLaren... Norris, Russell, Aitken, li troveremo a battere l'uno contro l'altro nel campionato F.2 2018, anche se ultime indiscrezioni danno il neo campione F.3 europea diretto verso la Super Formula.

### Minardi rimpiange... Minardi

Cosa ne pensa Giancarlo Minardi, che tanto si impegna in Italia per far crescere i nostri giovani, di questa ondata d'oltremarina? «Senza dubbio loro hanno una grande tradizione e solide basi sulla quale lavorare, oltre che i soldi necessari. Noi paghiamo qualcosa rispetto a loro ma non solo nel motorsport. Posso garantire che di piloti validi ne abbiamo anche in Italia ma in F.1 c'è un solo team tricolore. In Gran Bretagna hanno diverse al-

ternative e non è un caso che quando l'Italia in F.1 aveva numerosi team la presenza dei nostri piloti era massiccia. Posso dire tranquillamente che io, se avessi ancora il team, ragazzi come Giovinazzi e Ghiotto li avrei già messi in macchina da tempo. Come del resto ho fatto con Fisichella, Trulli, Martini e con tanti altri. Piloti giovani, che oltretutto non pagavano niente per correre perché a trovare i soldi che servivano ci pensavo sempre io».

Minardi ha storicamente avuto un occhio di riguardo per i ragazzi italiani, questo è fuori di dubbio. Un esempio che, però, non ha avuto gran seguito negli ultimi tempi. E ci si chiede come mai i migliori piloti del nostro vivaio emersi nella F.4 tricolore 2017, Lorenzo Colombo e Leonardo Lorandi, nonostante gli ottimi e convincenti risultati ottenuti non siano ancora stati presi seriamente in considerazione dal Ferrari Driver Academy. Poi, non lamentiamoci... ●

**GazeboFlash.it**  
IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI



### Gli specialisti dei gazebo personalizzati che si montano in un minuto

- e di tutti i loro complementi -

Personalizzi la grafica come vuoi tu, perchè facciamo quasi solo prodotti stampati (88% dei nostri gazebo)

Massima velocità e qualità garantite  
Solo prodotti pieghevoli, facilmente trasportabili e montabili in un Flash

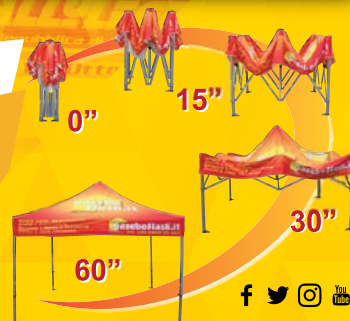
Ti offriamo la consulenza e la progettazione per scegliere il prodotto più adatto alle tue esigenze

Nessun sistema di vendite complicato (agenti, magazzini,...) fai tutto semplicemente online e al telefono.

UTILIZZA IL CODICE PROMOZIONALE

**gazebosprint17**

E AVRAI UNO SCONTO DEL 15%



Jump Sinergy srl - Via Vasco Da Gama, 5 - 37053 Cerea (VR)  
cell. +39 393 9465125 - tel. +39 0442 30222 - fax +39 0442 320391

www.gazeboflash.it - info@gazeboflash.it

# GP BRASILE

## IL Paddock



IN PROVA CON SAINZ

### LA RABBIA DI MASSA

Il brasiliano della Williams non è riuscito a concretizzare i suoi sforzi nel Q3, andando lungo alla Ferradura nel suo primo giro cronometrato e chiudendo le qualifiche in decima piazza. Massa, ostacolato da Sainz, si è sfogato con i giornalisti sostenendo che il madrilenlo lo avesse bloccato di proposito, asserendo anche che Carlos Jr gli avrebbe detto: «*Si, lo sapevo, ma mi avevi fatto la stessa cosa durante la simulazione di gara.*». Il figlio d'arte della Toro Rosso ha risposto a Massa dichiarando: «*Non capisco le sue accuse. Abbiamo parlato delle qualifiche, ma non mi riferivo a quelle di oggi. Forse ha l'adrenalina alta.*». Felipe si è rifatto in gara, giungendo buon settimo.



FERVE IL DIBATTITO TRA LIBERTY MEDIA E I TEAM, SPECIE LA ROSSA...

## NO FERRARI A UNA F1 "NASCAR GLOBALE"

**M**artedì 31 ottobre, a Ginevra, si è tenuto l'incontro tra Fia, vertici della F.1 e team boss nel quale sono state discusse le proposte che rivoluzioneranno la massima serie a partire dal 2021. Il Ceo di Liberty Media, Chase Carey, ha colto il weekend brasiliano per rispondere alle critiche mosse dallo Strategy Group nei giorni successivi alla riunione, con alcuni vertici (tra i quali quelli Ferrari) non concordi con la direzione che i nuovi proprietari dei diritti commerciali F.1 vorrebbero intraprendere. Il Presidente Ferrari, Sergio Marchionne, ha annunciato che il Cavallino Rampante non accetterà le attuali condizioni previste per il 2021, preoccupato che la massima serie possa trasformarsi in una sorta di "Nascar Globale". Carey, tuttavia, ha cercato di gettare acqua sul fuoco, convinto che Liberty Media goda in realtà di un grande sostegno sulle iniziative che saranno sul tavolo. «*Ora verrà il tempo di valutare e di entrare nel dettaglio delle questioni al fine di migliorare le condizioni di tutte le parti coinvolte*» ha affermato Carey, ricordando che il piano di Liberty Media è quello di rendere la Formula Uno più abbordabile, attraente e in grado di favorire l'ingresso di nuovi team, abbassando dunque i costi. Il Ceo di Liberty Media ha chiarito maggiormente la posizione del colosso americano: «*Il modello di business che proponiamo mira a essere vantaggioso per le squadre già presenti in F.1, ma al contempo in grado di attirare nuovi team che oggi vedono come un deterrente i budget necessari per poter disputare questo campionato.*». Carey ha inoltre sottolineato come la competizione ai massimi livelli sia riservata solamente a sei vetture attualmente, adducendone la causa ai differenti budget a disposizione tra i team e dei gap che separano le diverse motorizzazioni. «*Se riusciremo a fissare un limite di spesa alle squadre, esse potranno competere sapendo di poter gestire e spendere al meglio le proprie risorse*» ha chiosato Carey nel suo intervento in risposta allo Strategy Group, rimarcando il loro piano: «*Penso che sarà un modello migliore per gli spettatori, per i team già presenti in Formula Uno ad anche per chi vorrà entrare, quindi un business più utile a tutti.*».

HAMILTON... CLASSICISTA!

### LEWIS RIVUOLE GLI ASPIRATI!

In occasione della conferenza stampa tenuta nell'hospitality Mercedes al giovedì, Lewis Hamilton, interrogato sulle future regole che entreranno in vigore dal 2021, ha manifestato la sua disponibilità ad aiutare Chase Carey e Liberty Media, oltre all'essersi lasciato andare sui suoi desideri tra il serio e il faceto: «*Rivorei i motori V12 aspirati ovviamente e il cambio manuale. Tre pedali e un motore con un sound pazzesco! Ma purtroppo non succederà.*».

REGOLE D'INGAGGIO

### FORCE INDIA SI CAUTELA

Force India, conquistato il 4° posto Costruttori, ha lasciato i piloti liberi di duellare dopo le restrizioni impostegli in seguito agli autoscontri di Spa. Tuttavia, a differenza di inizio stagione, c'è una clausola per Pérez ed Ocon: chi commette danni, gareggerà con le specifiche aerodinamiche precedenti, dal momento che la squadra non dispone di ricambi sulla base degli ultimi sviluppi e non intende fabbricare nuove componenti nel caso di danni dovuti a contatti di gara tra i due.

LENTE D'INGRANDIMENTO



A lato, due tra le tante bellezze locali. Sopra, Alonso e Vandoorne hanno riprovato la gioia del podio, ma nella gara di kart. A destra, il casco omaggio a Ayrton Senna di Carlos Sainz

A ABU DHABI

## PIÙ LIBERTÀ NEI TEST

In occasione dei test che si terranno ad Abu Dhabi, dove i team sperimenteranno le gomme Pirelli 2018, la Fia ha specificato che, nella prima ora di ogni sessione, verrà consentita alle squadre una maggior libertà d'azione potendo sperimentare soluzioni tecniche (sensori aggiuntivi, rastrelli) non omologate sulle rispettive monoposto. Questo consentirà a Pirelli di raccogliere dati importanti su quali saranno i comportamenti delle nuove mescole previste per la prossima stagione.

## IN FP1 CON FORCE INDIA VELOCISSIMO RUSSELL

Durante le Fp1 si sono visti in pista il campione F.2 e pilota del Fda Charles Leclerc, diciassettesimo con la sua Sauber a oltre due secondi e mezzo dalla vetta e il test driver Mercedes George Russell, su Force India, buon dodicesimo. Giovinazzi ha invece dovuto attendere le Fp2 per pilotare la Haas: il team voleva effettuare le prove su pista asciutta con i titolari preferendo non correre rischi, visto che per il secondo turno era prevista pioggia.

L'EMERGENZA-AFFIDABILITÀ ARROVENTA IL CLIMA TRA I FRANCESI E I CLIENTI

# È POLEMICA TRA RENAULT E TORO ROSSO PER I MOTORI

Dopo l'ecatombe di propulsori in Messico e i problemi tecnici rimediati ad Interlagos dalle power-unit della coppia di piloti Toro Rosso (Hartley e Gasly) e dal veterano Daniel Ricciardo, è scattato un vero e proprio allarme in casa Renault, alle prese con la mancanza di ricambi per quanto concerne il motore elettrico. Solamente tre le scorte di Mgu-H a disposizione, dato che ha scatenato una sorta di 'scarica barile' tra i vertici Renault e il team faentino. Abiteboul ha prontamente dichiarato quanto segue: «Negli ultimi weekend di gara, la Toro Rosso ha sofferto maggiormente rispetto alle altre squadre. Siamo un po' preoccupati per il modo in cui il nostro motore viene utilizzato sulle vetture della Toro Rosso, potrebbe esserci una spiegazione sul perché abbiamo accusato tanti problemi su un team in

particolare». Il team boss della Casa francese non ha comunque nascosto i problemi: «Non potevamo immaginare di ritrovarci a dover gestire una situazione del genere. Sono trascorse solo due settimane dal Gp del Messico e nella sede di Viry abbiamo lavorato a pieno ritmo, ma con le esigenze logistiche e le tempistiche c'è un limite a quello che si può fare, e soprattutto al numero di nuove parti di scorta che si possono portare». Immediata la risposta del team boss Toro Rosso Franz Tost in difesa dei suoi uomini alle parole di Abiteboul: «Non è cambiato niente nella gestione e nell'installazione della power-unit dall'inizio del campionato e posso confermare che non c'è parte del telaio collegata alla Mgu-H che possa teoricamente causare problemi. Dal nostro canto non possiamo fare nulla in tal senso».

SABATO L'ASSALTO DI UN COMMANDO PROVENIENTE DALLE FAVELAS

## UNA RAPINA A MANO ARMATA DA PAURA

Nella giornata di sabato, all'uscita del paddock di Interlagos, un commando proveniente dalle favelas ha preso d'assalto i minibus che trasportavano in hotel personale dei team Mercedes e Williams, oltre che alcuni funzionari della Fia. Ad avere la peggio sono stati gli uomini della scuderia tedesca, mentre quelli della squadra di Grove e della Fia sono riusciti a scappare non appena il traffico ha ripreso a scorrere. Stando a quanto riportato dalle fonti locali, i malviventi avrebbero puntato la pistola alla testa ad alcuni uomini del team Mercedes, rubando effetti personali (zaini, orologi, passaporti e borse) e esplodendo alcuni colpi di pistola. Fortunatamente non è stato registrato nessun ferito. «Ogni anno che la Formula Uno viene qui succede sempre qualcosa, bisogna fare di più, senza scuse!» ha dichiarato Hamilton tramite twitter, molto grato ai membri del team per essersi messi subito al lavoro dopo una simile disavventura. I ragazzi della Scuderia Ferrari sono rimasti bloccati in autodromo sino a mezzanotte, prima di poter fare rientro in hotel sotto scorta.



INTERVENTI A GO-GO

## FEDERAZIONE ATTIVISSIMA

In seguito a numerose edizioni del Gp brasiliano funestate dal forte maltempo con conseguenti problemi di allagamento su tracciato, la Fia ha (finalmente) introdotto delle modifiche per favorire un miglior drenaggio in caso di pioggia. A tal proposito sono state risfaltate le curve 2 e 12 e modificate altre sei curve, nelle quali sono stati posti nuovi scoli dell'acqua. La Fia stessa, oltre ad aver pulito due volte il tracciato con acqua ad alta pressione per favorire un maggiore grip, ha posizionato alcuni dossi artificiali all'esterno delle curve per impedire ai piloti di tagliare nelle curve 2, 4, 8 e 10.



Tra le auto in mostra per i 50 anni d'attività di Gordon Murray, la McLaren Gtr al top nella 24 Ore di Le Mans '95



A lato, il bassista dei Coldplay Guy Berryman al box Renault e, sopra, la Ferrari 812 Superfast con Kimi e Arrivabene



**FIGURA 1**

**FIGURA 2**

# Ferrari fa la differenza

**DIFFUSORE INTRODOTTO AD AUSTIN PER VETTEL E MODELLO PRECEDENTE PER RAIKKONEN. NOVITÀ FORCE INDIA E RENAULT**

Con il mondiale Piloti e il Costruttori ormai assegnati e due gare alla conclusione della stagione è naturale che i team utilizzino parte delle loro sessioni libere per la sperimentazione di soluzioni in preparazione per le vetture 2018.

Particolarmente attiva la Renault, che sta portando in pista novità tecniche sempre più elaborate ed estreme e che probabilmente rivedremo il prossimo anno sulla nuova monoposto. Questa, a quanto si dice, sembra sarà ricca di soluzioni interessanti ed inedite.

Rivisto il sistema di evacuazione dell'aria calda sopra le pance laterali della vettura 2017. Modifica che sembra essere stata apportata all'ultimo momento ed in modo artigianale dai tecnici rimuovendo parte delle alette d'uscita dello sfogo dell'aria, per consentire il passaggio ad una quantità maggiore di fluido, favorendo quindi il raffreddamento, vedi **fig.1**. Interessante il profilo a V di cui sono state dotate le alette.

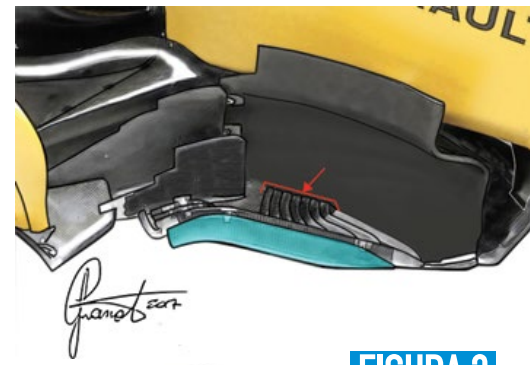
Continua la sperimentazione sulla R.S.17 a cui, già in Messico era stato aggiunto un ulteriore elemento al gruppo di deflettori laterali più volte rivisto. Il nuovo profilo, evidenziato in azzurro nella **fig.2**, aiuta i flussi ad essere deviati all'esterno ed a scorrere nel modo voluto dai tecnici aerodinamici, lungo le pance della vettura. Aumentati inoltre da 6 ad 8 gli slot, vedi freccia rossa **fig.2**, nella parte interna del bargeboard.

Lavoro differenziato, invece, in casa Ferrari, dove si sono comparate nuovamente le ultime soluzioni, portate in pista già ad Austin, con quelle precedentemente in uso. Alla fine sia Vettel che Raikkonen hanno optato per le configurazioni più recenti con il fondo a 4 slot - vedi **fig.3** - e per l'utilizzo del piccolo profilo nella parte finale della paratia laterale dell'ala anteriore, vedi **fig. 4**.

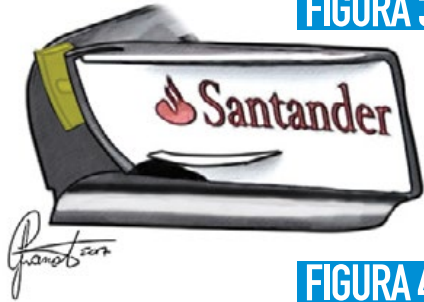
Prove comparative anche sul diffusore tra la vecchia specifica e quella nuova introdotta al Gp Usa, vedi **fig.5**. e che avevamo già analizzato nel dettaglio. Scelta, differenziata per i piloti, con Vettel che opta per il nuovo diffusore e Raikkonen per quello vecchio.

Molto attiva in questo finale di stagione anche la Force India che protegge il suo Monkey Seat (rivisto per il Gp del Giappone) con un materiale resistente alle alte temperature, per evitare che i gas di scarico ne vadano a deformare il particolare andamento curvilineo, **fig.6**.

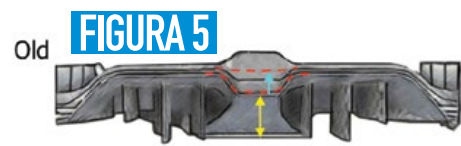
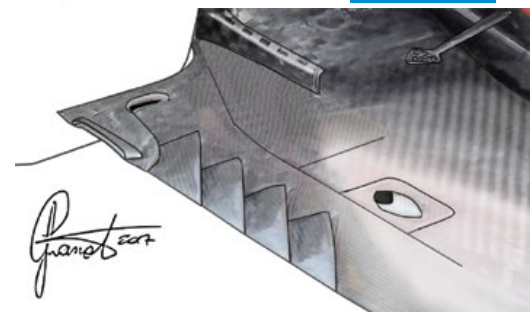
Il team, infine, si è messo in mostra pure per aver portato un nuovo disegno della trama interna dei cerchi posteriori. Dal 2013 i team utilizzano varie soluzioni per smaltire il calore generato dalle gomme e dal sistema frenante. Nella fotocomparazione sotto vediamo le trame utilizzate fino ad oggi; con quella a piccoli cunei a base quadrata (una delle prime), quella a righe trasversali (ancora in uso alla Red Bull) ed infine quella a righe longitudinali portata in pista dalla Force India. Soluzioni che forniscono un diverso grado di smaltimento del calore e che i team adottano in funzione di quella che secondo loro si sposa meglio con il progetto della loro monoposto. ●



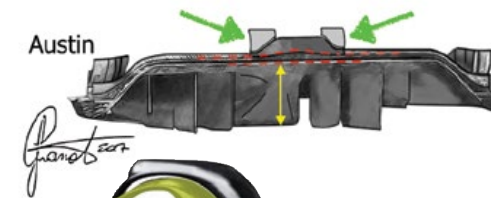
**FIGURA 3**



**FIGURA 4**



**FIGURA 5**



**FIGURA 6**



# OGGI LO SCHERZO FALLO TU!



## #TuttiPazziXglischerzi

**ASCOLTACI DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ  
DALLE 5 ALLE 9  
PER UNA SVEGLIA DA URLO.**

Vuoi fare uno scherzo divertente ad un parente, un amico o un collega?  
Rossella Brescia, Sergio Friscia, Barty Colucci, Francesca Manzini e Claudio Cannizzaro sono pronti ad aiutarti!



Proponi subito il tuo scherzo: vai su **RDS.IT/TUTTI-PAZZI-PER-RDS**

# Triple Crown

## Nando sogna

**IL FASCINO DELL'ALLORO MULTIPLO CONQUISTATO DA GRAHAM HILL CONTAGIA ALONSO CHE PUNTA A LE MANS 2018 SU TOYOTA**

Che si voglia considerare la Triple Crown appannaggio del vincitore del GP di Monaco, oltre che di 500 Miglia di Indianapolis e 24 Ore di Le Mans, o piuttosto diritto del campione del mondo di Formula 1, poco importa. In entrambi i casi l'unico riuscito nell'impresa è Graham Hill. Detentore di un terzo di nobiltà necessaria a raggiungere il glorioso baffuto nell'Olimpo è Fernando Alonso, bicampione di F1 e vincitore nel Principato nel 2007, anno della sua prima esperienza con McLaren. Trascorso un decennio e reduce da ormai quattro stagioni senza successi, Nando è tuttora animato da ambizioni di immortalità e dopo aver tentato la fortuna a Indianapolis, terminata con un onorevole ritiro, l'asturiano è pronto a rimettersi in pista per sfide extra Circus. Partendo il 27 gennaio dalla 24 Ore di Daytona, classica non valida per la triplice corona ma alquanto prestigiosa, nonché propedeutica per combattere a Le Mans. Giancarlo Fisichella, ex compagno di Alonso ed esperto di entrambe le gare, ha recentemente precisato che un conto è la Florida, un al-

tro la Sarthe. Tuttavia l'esperienza al volante della Ligier Js P217 del team United Autosport aiuterebbe Nando a familiarizzare col mondo dei prototipi e con le gare di durata, complicate da un traffico sconosciuto al pilota di F1.

I condizionali sono d'obbligo: la partecipazione a Daytona è già stata bollata, quella a Le Mans è pratica in corso. McLaren consentirebbe di certo allo scalpitante di partecipare e l'unico team ufficiale a correre nella classe regina dei prototipi sarà Toyota, coi campioni di Porsche già diretti verso la Formula E. Senza contare che il Wec in affanno non aspetta altro che un grande ospite per dare nuovo lustro alla gara. Il risultato dell'addizione è dunque presto fatto, considerando che il team director Toyota Rob Leupen ha ammesso la disponibilità del team a parlare con top driver di altre categorie. Alonso proverà una TS050 Hybrid durante i test Wec in Bahrain successivi all'ultimo round del mondiale. Al momento non c'è ufficialità e l'unico nome nuovo riguardante Toyota è quello di Thomas Laurent, pilota del team Jackie Chan

DC Racing, che effettuerà circa 30 giri sulla TS050 numero 7 di Conway, Kobayashi e Lopez. Si tratterebbe di un viatico imprescindibile per Alonso, già avvistato dalle parti di Colonia, sede di Toyota Motorsport, che non ha confermato né smentito la visita.

L'ex ferrarista sogna la 24 Ore di Le Mans da tempo, ma il suo unico approccio con la gara di durata più famosa del mondo è stato puramente onorifico. Anno 2014, ultima stagione a Maranello. Quando Alonso percorre gli oltre 13 km del Circuit de la Sarthe al volante di una Ferrari 512 S, prima di sventolare il tricolore francese dando il via alle ostilità. Un giorno speciale, tanto da dichiarare *«È la prima volta che sono qui a Le Mans. Non mi aspettavo una situazione del genere. Tanta gente, tanta passione, ancora prima che le macchine inizino a girare. È davvero emozionante, un evento dalla grande attrattiva. Credo che prima o poi qui ci tornerò»*. E nel 2016 ha affettuosamente rimproverato l'amico Mark Webber, in procinto di lasciare il Mondiale Endurance: *«Non mi hai aspettato, sarebbe stato bello. Ma ti chiederò tante cose quando mi unirò all'avventura»*.

Ormai i tempi sono maturi, al pari di Nando, classe 1981. E nonostante l'amico Webber abbia dichiarato *«Alonso ha altri dieci anni per vincere a Le Mans»*, sarebbe consigliabile non rimandare all'infinito. Anche se un successo ottenuto con Toyota, privata di una rivincita irrealizzabile nei confronti di Porsche, renderebbe meno spumeggiante lo champagne sul podio. Qualche malizioso potrebbe addirittura insinuare che una Le Mans orfana delle 919 Hybrid garantirebbe una facile preda allo spagnolo. Ma sarebbe scorretto e inelegante. Alonso è un pilota che cerca sfide non scorciatoie. Inoltre chi ha visto le ultime due edizioni della gara sa quanto i samurai giapponesi avrebbero meritato la prima vittoria nel 2016 e quanto affidabilità e incognite siano determinanti per completare il viaggio al termine della notte del motorsport. Infine, quando in un futuro ipotetico i giovani leggeranno delle imprese di tale Fernando Alonso nato a Oviedo, parleranno le vittorie, non gli avversari. ●

FUNDARÒ



GP BRASILE

BASTIAN CONTRARIO



di Mario Donnini

# Magari in F1 siamo alla resa dei tonti

## IL CAMPIONE AL TEMPO DI LIBERTY MEDIA NON È SOLO UN MONOMANIACO DEI GP. È L'INIZIO DI UNA RIVOLUZIONE?

**S**ai che c'è? Hamilton che sul podio di Suzuka s'infilava l'anello di Sato già vincitore a Indy non escludendo un tentativo ipotetico e Alonso che dopo aver assaggiato da protagonista la 500 Miglia si dà one off all'endurance con Daytona e, presumibilmente, Le Mans in Toyota, sono dei gran bei segnali. Ma belli belli. Perché, al di là degli sviluppi, dimostrano che forse siamo fuori dal periodo più brutto e torbido vissuto dal motorsport, ossia l'Ecclestonismo.

L'Ecclestonismo è fenomeno ben diverso rispetto a Bernie Ecclestone, anche se da lui causato, propiziato e coltivato.

Ecco, diciamo, un conto è valutare e stimare Bernie Ecclestone e tutto ciò che di bene ha fatto per far salire di livello la Formula Uno, trasformandola in un world live show, e ben altra cosa è analizzare, giudicare e catalogare ciò che ha combinato una volta arrivato in cima. Cioè, il frutto degenerato della sua iperavida ansia di esponenziale e ormai irrazionale di potere e guadagno, ossia l'Ecclestonismo.

Gestendo la massima categoria dell'automobilismo sportivo come una murena bulimica in grado d'azzannare e distruggere tutto. Dall'endurance al rally fino alle grandi classiche, passando per la concezione stessa di pilota, trasformato da eroe versatile, uomo interessante e icona matura perennemente in bilico nel dare un senso a una vita trascorsa facendo surf sul rischio della morte, a funzionale, totale e iperprotetto bamboccio, appositamente decerebrato a uso e consumo indiscriminato degli interessi della Casa, dello sponsor di turno e della Formula Uno stessa.

Pilotino-tipo bollato come un'oca da paté per tutta la vita di campione fecondo a correre esclusivamente e tassativamente nei Gran Premi, diffidato dall'intraprendere qualsiasi slancio promozionale verso categorie ipoteticamente concorrenti o

mediaticamente impallanti, aduso a parlare tacendo, a mostrarsi nascondendosi, a raccontarsi senza mai esporsi e portatore insano di un monopensiero che non è neanche mono, perché in realtà incarna il nulla pneumatico. Il vuoto cosmico.

Un birignao lapalissiano che in confronto il "ciao, mama" della parodia del ciclista da tappa alpestre Anni '60 sfolgora quale manifesto gridato alla più irredenta e fraccassona libertà dadaista.

Il modello finale e compiuto - magari non aderente a nessun pilota realmente esistito ma tendenzialmente e Ecclestonisticamente atto a ispirarne parecchi -, resta quello del campionuccio perfetto imbecille gonfio di quattrini, inavvicinabile, belloccio e monogamo. Proprio niente a che vedere con l'amabile trombatore edonista, vitalista, macho e parlachiaro alla Clay Regazzoni prima maniera. No, un ragazzino viziato forse neanche monogamo, intellettualmente piatto, sottilmente paraculo e tacitamente leccchino dei poteracci forti. Un nerd che ce l'ha fatta.

Roba che nei decenni recenti ha fatto danni che manco Enola Gay in Giappone, perché migliaia di pilotini dai kart alle categorie minori, fino all'anticamera varcata della F.1, invece d'ispirarsi idealmente a Michel Vaillant, a Henri Pescarolo, a Rauno Aaltonen, Aj Foyt, Mario Andretti o Sandro Munari, si sono esistenzialmente e caratterialmente spiacciati scimmiettando un modello di pseudo-campione insopportabile.

SUTTON-IMAGES.COM



bile, riccamente impiegatizio, aggiungo codardo sia in pista che soprattutto fuori - cioè tendenzialmente uno sciapo che se la tira -, spesso con l'aggravante d'essere dei perfetti sfigati persino nell'abitacolo.

Poi l'Ecclestonismo ha fatto di peggio. Distruggendo, oltre che le categorie concorrenti, anche i circuiti propri, degradando la F.1 a fogna del finto. Uomini e piloti finti, su tracciati finti che inscenano Gran Premi e soprassi finti - vedi drs -, con commenti a volte finti, per dar vita a un oceanico - sempre meno per la verità -, flusso di denaro vero.

E il peggio del peggio, negli Anni '90 e nel terzo millennio, il vero essudato vomitoso dell'Ecclestonismo - ormai neanche più ascrivibile del tutto a Bernie Ecclestone -, esplosivo col prosperare della filosofia racing cafonal dei paddock immensi, degli edifici faraonici, monumenti al nulla e pure di quei villini degli orrori che sono i paddock club.

Un'ostentazione del ricco solo becera e offensiva, infalcata di tilkume in pista e nelle infrastrutture sterilmente e inutilmente, a sancire la morte dello Sport, la latitanza in pista dello spessore agonistico vero e la mera e la squallida esaltazione di un pestilenziale e globalizzante celodurismo finanziario. 'Na malinconia infinita, guarda. Ecco, detto, scritto e ribadito tutto ciò che da anni dico e scrivo, per dirla come quel tale che campò come doveva ma finì male, I have a dream.

Sì, coltivo il sogno che piccoli gesti, tremolanti fiammelle accese - come quella di Hamilton che s'infilava l'anello dell'eroe banzai Sato e di Alonso ormai a ruota nella sua magnifica ossessione di vincere dappertutto dopo lustrini di batoste nella F.1 di cui era e potrebbe essere specialista massimo -, siano i primi segnali virtuosi di una timida ma costante e salvifica rivoluzione, non solo in F.1 ma per il Motorsport tutto. Con la fine dell'era in cui i piloti dovevano essere coglioni mascherati da uomini e il ritorno dell'epopea in cui i campioni sono uomini coi coglioni. ●

# GP BRASILE

## IL TABELLONE

### PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Wehrlein	1°	26"439
Grosjean	1°	25"845
Ricciardo	1°	25"946
Bottas	27°	23"064
Massa	27°	23"275
Hartley	27°	23"830
Vettel	28°	22"736
Verstappen	28°	23"180
Alonso	28°	23"342
Stroll	28°	22"486
Raikkonen	29°	23"170
Hülkenberg	30°	24"054
Sainz	31°	23"550
Pérez	35°	23"275
Hamilton	43°	23"121
Ricciardo	43°	23"484
Gasly	44°	23"748
Ericsson	44°	24"164
Grosjean (+10")	48°	34"438
Verstappen	62°	22"644
Stroll	67°	24"756

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	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	1.31"26"262	200,732	1"12"539	63
2°	18	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 2"762	200,631	1"12"466	58
3°	15	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	71	a 4"600	200,564	1"12"492	61
4°	12	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 5"468	200,532	1"11"845	63
5°	10	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	71	a 32"940	199,534	1"11"044	64
6°	8	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	71	a 48"691	198,966	1"12"029	71
7°	6	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 1"08"882	198,243	1"13"452	60
8°	4	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	71	a 1"09"363	198,226	1"13"451	57
9°	2	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	71	a 1"09"500	198,221	1"13"052	61
10°	1	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	197,271	1"13"758	57
11°		C.Sainz (Spagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	197,037	1"13"625	67
12°		P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	70	a 1 giro	196,442	1"13"323	61
13°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	195,824	1"13"666	70
14°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	195,512	1"14"812	60
15°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	69	a 2 giri	194,341	1"13"532	66
16°		L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 2 giri	193,453	1"11"862	69

### NON CLASSIFICATI

	B.Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	40	Motore	187,948	1"14"658	29
	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	0	Incidente	-	-	-
	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	-
	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-

### LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICIANNOVESIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	5	5	5	4	3	3
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	6	6	8	3	4	4
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	6	5	6	3	4	4
FERRARI	VELTEL	FERRARI	5	5	5	4	4	4
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	4	4	4	4	4	4
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	4	4	4	4	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	4	4	4	4	3	3
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	4	4	4	4	3	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	4	4	4	4	2	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	9	11	11	8	7	6
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	10	12	12	9	7	7
TORO ROSSO	HARTLEY	RENAULT	7	6	8	3	5	5
TORO ROSSO	GASLY	RENAULT	5	7	9	3	4	5
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	4	4	4	4	4	4
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	4	4	4	4	4	4
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	5	5	6	4	4	4
RENAULT	SAINZ	RENAULT	5	6	6	3	4	4
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	4	4	4	4	4	4
SAUBER	WEHRLIN	FERRARI (2016)	4	4	4	4	4	4

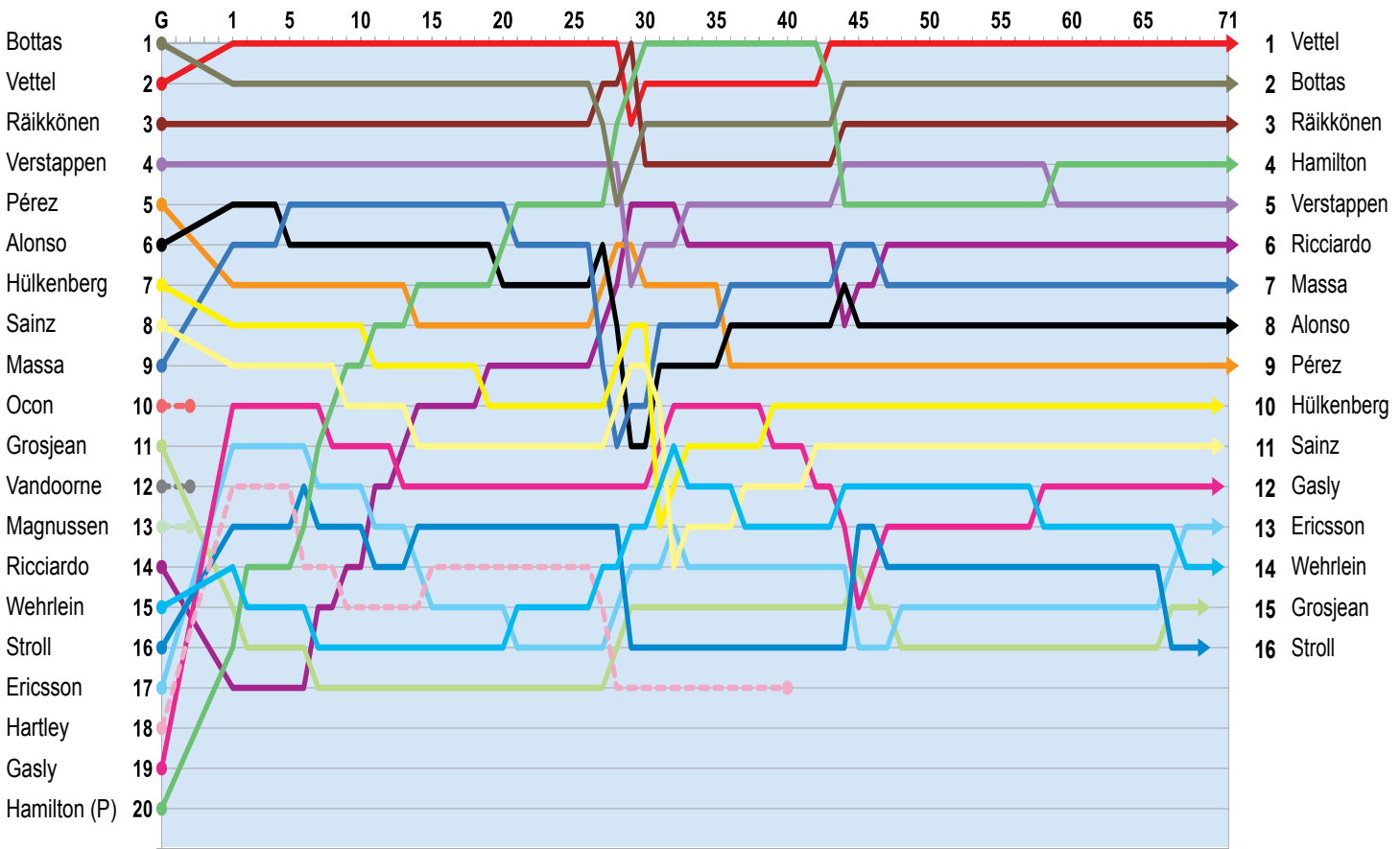


BRASILE | 19ª gara del mondiale F.1 | 12 novembre 2017 | Autodromo Jose Carlos Pace (4,309 km)  
 | Distanza: 305.909 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara

**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.

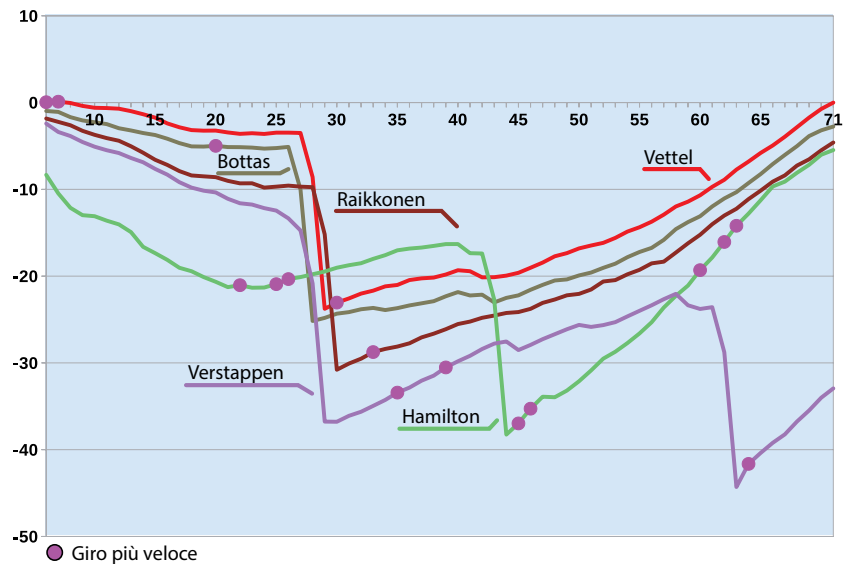
**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE**  
 90 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Ocon	332.7	Ricciardo	338.2
Pérez	332.5	Gasly	334.8
Raikkonen	332.3	Hülkenberg	333.6
Bottas	330.9	Stroll	330.0
Massa	330.4	Hamilton	325.3
Vettel	329.9	Alonso	325.3
Stroll	328.3	Bottas	325.2
Grosjean	326.3	Pérez	324.5
Magnussen	325.2	Massa	323.1
Ricciardo	324.5	Hartley	321.2
Verstappen	323.7	Raikkonen	321.0
Hamilton	323.3	Sainz	319.3
Gasly	322.7	Ericsson	317.8
Hartley	322.0	Verstappen	316.4
Wehrlein	321.2	Vettel	315.8
Ericsson	320.9	Grosjean	315.4
Sainz	320.2	Wehrlein	310.3
Hülkenberg	319.2	Vandoorne	244.5
Alonso	316.2	Ocon	235.7
Vandoorne	315.5	Magnussen	227.2

**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 BRASILE

## IL TABELLONE

### PROVE LIBERE

#### VENERDÌ 10 NOVEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'09"202	1'09"515
2° Bottas	1'09"329	1'09"563
3° Ricciardo	1'09"828	1'09"743
4° Raikkonen	1'09"744	1'10"117
5° Verstappen	1'09"750	1'09"886
6° Vettel	1'09"984	1'09"875
7° Massa	1'10"102	1'10"373
8° Ocon	1'10"454	1'10"306
9° Hülkenberg	1'11"608	1'10"396
10° Vandoorne	1'10"402	1'10"902
11° Alonso	1'10"476	1'10"655
12° Stroll	1'10"632	1'11"064
13° Sainz	1'11"467	1'10"685
14° Pérez	s.t.	1'10"695
15° Russell	1'11"047	s.t.
16° Grosjean	1'11"188	1'11"300
17° Gasly	1'14"034	1'11"422
18° Magnussen	1'11"463	s.t.
19° Leclerc	1'11"802	s.t.
20° Hartley	s.t.	1'11"821
21° Wehrlein	s.t.	1'11"857
22° Ericsson	1'11"898	1'11"989
23° Giovinazzi	s.t.	1'12"417

#### SABATO 11 NOVEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Bottas	1'09"281
2° Hamilton	1'09"284
3° Raikkonen	1'09"326
4° Vettel	1'09"339
5° Ricciardo	1'10"244
6° Alonso	1'10"288
7° Pérez	1'10"322
8° Ocon	1'10"357
9° Verstappen	1'10"495
10° Sainz	1'10"599
11° Vandoorne	1'10"637
12° Massa	1'10"671
13° Magnussen	1'10"721
14° Hülkenberg	1'10"743
15° Grosjean	1'10"762
16° Gasly	1'10"981
17° Hartley	1'11"085
18° Wehrlein	1'11"126
19° Ericsson	1'11"480
20° Stroll	s.t.

#### RECORD PISTA

##### SUL GIRO IN PROVA

##### NUOVO

V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+)  
1'08"322 media 227,048 km/h  
Primo precedente:  
R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004)  
1'09"822 media 222,170 km/h

##### SUL GIRO IN GARA

##### NUOVO

M.Verstappen (Red Bull RB13/TAG Heuer)  
1'11"044 media 218,349 km/h  
Primo precedente:  
J.P.Montoya (Williams FW26/BMW, 2004)  
1'11"473 media 217,038 km/h

##### SULLA DISTANZA

##### IMBATTUTO

J.P.Montoya (Williams FW26/BMW, 2004)  
1h28'01"451  
media 208,517 km/h

#### NOTE

- Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali.
- Penalità di 25 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit addizionali.
- Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.
- Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane.

Dall'elenco dei pit stop sono stati rimossi i 48 passaggi in pit-lane dovuti all'intervento della Safety Car nei primi 3 giri.

#### POLE POSITION

SABATO 11 NOVEMBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'09"452	1'08"638	1'08"322	17"299	34"773	16"226	
2° Vettel	Ferrari SF70H	1'09"643	1'08"494	1'08"360	17"370	34"680	16"257	
3° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'09"405	1'09"116	1'08"538	17"364	34"804	16"361	
4° Verstappen	Red Bull RB13	1'09"820	1'09"050	1'08"925	17"560	34"853	16"397	
5° Ricciardo	Red Bull RB13	1'09"828	1'09"533	1'09"330	17"609	35"211	16"470	
6° Pérez	Force India VJM10	1'10"145	1'09"760	1'09"598	17"521	35"534	16"482	
7° Alonso	McLaren MCL32	1'10"172	1'09"593	1'09"617	17"740	35"197	16"652	
8° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'10"078	1'09"726	1'09"703	17"745	35"204	16"537	
9° Sainz	Renault R.S.17	1'10"227	1'09"768	1'09"805	17"777	35"287	16"645	
10° Massa	Williams FW40	1'09"789	1'09"612	1'09"841	17"544	35"666	16"387	
11° Ocon	Force India VJM10	1'10"168	1'09"830		17"626	35"723	16"449	
12° Grosjean	Haas VF-17	1'10"148	1'09"879		17"752	35"550	16"548	
13° Vandoorne	McLaren MCL32	1'10"286	1'10"116		17"913	35"399	16"795	
14° Magnussen	Haas VF-17	1'10"521	1'10"154		17"740	35"682	16"591	
15° Hartley	Toro Rosso STR12	1'10"625			17"937	35"965	16"717	
16° Wehrlein	Sauber C36	1'10"678			17"967	35"922	16"754	
17° Gasly	Toro Rosso STR12	1'10"686			17"881	35"903	16"740	
18° Stroll	Williams FW40	1'10"776			17"996	36"141	16"639	
19° Ericsson	Sauber C36	1'10"875			17"918	36"218	16"739	
20° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	s.t.			17"800	41"048	16"976	

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	5 Vettel Ferrari 1'08"360	77 Bottas Mercedes 1'08"322
2ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'08"925	7 Raikkonen Ferrari 1'08"538
3ª FILA	14 Alonso McLaren 1'09"617	11 Pérez Force India 1'09"598
4ª FILA	55 Sainz Renault 1'09"805	27 Hulkenberg Renault 1'09"703
5ª FILA	31 Ocon Force India 1'09"830	19 Massa Williams 1'09"841
6ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'10"116	8 Grosjean Haas 1'09"879
7ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'09"330(a)	20 Magnussen Haas 1'10"154
8ª FILA	18 Stroll Williams 1'10"776(C)	94 Wehrlein Sauber 1'10"678
9ª FILA	28 Hartley Toro Rosso s.t.(a)	9 Ericsson Sauber 1'10"875(C)
10ª FILA/PIT	44 Hamilton Mercedes s.t.(d)	10 Gasly (b) Toro Rosso 1'10"686

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)



## MONDIALE PILOTI

		TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.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	345	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	25	25	18	25	25	2	12	-
2°	S.Vettel	302	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	18	15	(i.)	12	(m.)	18	12	25	-
3°	V.Bottas	280	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	15	10	18	15	10	12	10	18	18	-
4°	D.Ricciardo	200	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	(i.)	15	12	18	15	15	(m.)	(m.)	8	-
5°	K.Raikkonen	193	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	18	12	10	(i.)	(m.)	10	15	15	15	-
6°	M.Verstappen	158	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	10	(m.)	1	(i.)	25	18	12	25	10	-
7°	S.Pérez	94	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	4	(17°)	2	10	8	6	4	6	2	-
8°	E.Ocon	83	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	2	2	8	1	1	8	8	10	(i.)	-
9°	C.Sainz	54	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	6	1	(14°)	12	(m.)	(i.)	6	(m.)	(11°)	-
10°	F.Massa	42	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	(m.)	4	4	(11°)	2	1	2	(11°)	6	-
11°	L.Stroll	40	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	(14°)	(11°)	6	4	4	(m.)	(11°)	8	(16°)	-
12°	N.Hülkenberg	35	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	(17°)	8	(13°)	(m.)	(16°)	(m.)	(m.)	(m.)	1	-
13°	R.Grosjean	28	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	(m.)	6	(15°)	2	(13°)	2	(14°)	(15°)	(15°)	-
14°	K.Magnussen	19	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	(13°)	(15°)	(11°)	(m.)	(12°)	4	(16°)	4	(i.)	-
15°	F.Alonso	15	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	(m.)	8	(m.)	(17°)	(i.)	(11°)	(11°)	(m.)	1	4	-
16°	S.Vandoorne	13	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	6	6	(14°)	(12°)	(12°)	(i.)	-
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°)	(i.)	(14°)	(14°)	-
19°	D.Kvyat	5	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	(11°)	(12°)	(12°)	(i.)	-	-	1	-	-	-
20°	M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	(16°)	(16°)	(18°)	(i.)	(18°)	(i.)	(15°)	(m.)	(13°)	-
21°	P.Gasly	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(14°)	(13°)	-	(13°)	(12°)	-
22°	A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23°	B.Hartley	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(13°)	(m.)	(m.)	-

N.C.: J.Button; P.di Resta.

## MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	625	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	25/10	2/18	12/18	-
2°	Ferrari	495	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	-	0/12	0/10	18/15	12/15	25/15	-
3°	Red Bull	358	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	0/12	0/25	8/10	-
4°	Force India	177	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	4/8	6/10	2/0	-
5°	Williams	82	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	0/2	8/0	0/6	-
6°	Toro Rosso	53	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	0/6	0/1	-	0/12	-	-	1/0	-	-	-
7°	Renault	49	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	8/0	-	8/0	-	0/8	-	-	0/6	-	1/0	-
8°	Haas	47	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	6/0	-	2/0	-	2/4	-	0/4	-	-
9°	McLaren	28	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	1/8	-	-	6/0	6/0	-	-	0/1	0/4	-
10°	Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## CAMBIO GOMME

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

## GIRI IN TESTA

Vettel	1°-28°
Raikkonen	29°-29°
Hamilton	30°-42°
Vettel	43°-71°



# Rosso acceso!

di Diego Fundarò

**C**on già assegnati i Mondiali LmP1 ed il Costruttori Gt a Ferrari, la prova finale Wec in Bahrain non vedrà solo il passo di addio di Porsche alla LmP1, ma emetterà i verdetti definitivi sui 6 titoli ancora in palio nelle altre categorie. Restano da assegnare i Mondiali Piloti Gt ed il Trofeo Team in Gte Pro, le cui classifiche differiscono in quanto alla 24 Ore di Le Mans, che assegnava punteggio doppio, i punti dati ai team sono stati calcolati in base alla posizione di arrivo relativa tra gli equipaggi iscritti al Wec, mentre per i piloti ci si è basati sulla posizione occupata nella classifica assoluta a fine gara. La Ferrari arriverà a Sakhir in testa ad entrambe le classifiche, con Alessandro Pier Guidi e James Calado leader con 135 punti in quella Piloti Gt, seguiti a sole due lunghezze da Lietz-Makowiecki ed a 7,5 dai vincitori a Shanghai Priaulx-Tincknell. I 21,5 punti di ritardo mantengono in corsa anche Davide Rigon ma ne riducono al minimo le probabilità di titolo; è plausibile che, in caso di necessità, lui e Sam Bird si presteranno a far gioco di squadra: «*Se durante la gara il team ci chiederà di sacrificarci, io e Sam non ci opporremo alla decisione - ha ammesso a tal proposito Rigon - finora siamo sempre stati liberi di fare ognuno la propria gara, ma ciò non significa che non si faccia causa comune. Se ci ritroveremo tagliati fuori dai giochi, daremo una mano ad Alessandro e James, su questo non c'è dubbio*». La 488 Af Corse #51 comanda il Trofeo Team Gte Pro con 146 punti, contro i 133 della Porsche #91 ed i 131 della Ford #67, margini decisamente più ampi ma senza garanzia di successo. La possibilità che siano diversi i vincitori nelle due classifiche è dunque reale, perché risulteranno fondamentali i punti tolti agli avversari dai compagni di squadra e tener conto della variabile Aston Martin, sicuramente competitiva in Bahrain dove lo scorso anno vinse e si assicurò il titolo piloti con Thiim-Sorensen, riuscendo inoltre a beffare Ford nel trofeo team proprio grazie a

**NELLA GARA CONCLUSIVA DEL WEC IN BAHRAIN PIATTO RICCO PER LA FERRARI CHE ARRIVA IN TESTA TRA I PILOTI GTE PRO CON PIER GUIDI E CALADO LEADER. IN BALLO C'È ANCHE IL TROFEO TEAM DOVE AF CORSE È AL COMANDO**



**1° Pier Guidi-Calado**  
Ferrari 488  
**135 punti**



**2° Macowiecki-Lietz**  
Porsche 911  
**133 punti**



fotografie FUNDARÒ

**3° Priaulx-Tincknell**  
Ford Gt  
**127,5 punti**



**4° Rigon**  
Ferrari 488  
**113,5 punti**

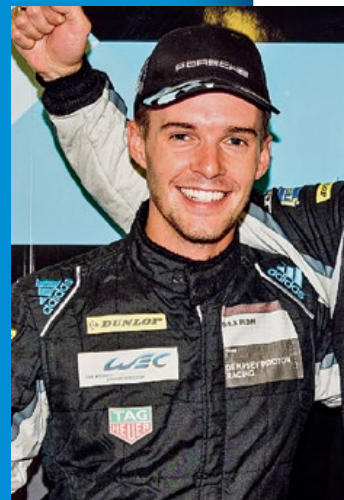




NELLA CLASSE GTE AM L'ITALIANO È A CACCIA DI GLORIA

## Cairolì Vs Aston Martin

Con le Aston Martin fuori dai giochi in Gte Pro, la Vantage V8 di Dalla Lana-Lauda-Lamy arriverà in Bahrain al top nei Trofei Gte Am, con 172 punti nella classifica piloti e 166 in quella a squadre. In entrambe inseguita a 10 punti dalla Porsche del Dempsey Proton di Cairolì-Dienst-Ried, mentre la Ferrari di Mok-Sawa-Griffin è in ritardo di 11 e 19 punti. Raggiunto al rientro dalla Cina, Matteo Cairolì ha fatto il punto sulla sua stagione, finora stellata dalle vittorie al Nurburgring ed in Messico: «Onestamente non mi sarei mai aspettato di giocare il titolo già al primo anno. A Shanghai è stata durissima, con le gomme già andate dopo un giro. La nostra macchina aveva qualcosa di storto ed ho fatto una fatica pazzesca, mentre l'Aston sembrava volare, come del resto ha fatto per tutta la stagione. Dei 10 punti che hanno di vantaggio, metà arrivano dalle pole. Ad Austin nel mio giro migliore in gara sono stato più lento di Dalla Lana di 7 decimi: massimo rispetto per lui, ma è un dato che dice tutto! Se non toccheranno il B.o.P. sarà durissima, ma resto comunque fiducioso e ci credo. Parto convinto di potermela giocare fino all'ultima curva, poi faremo i conti e vedremo dove saremo arrivati».



### TUTTI PRONTI ALL'EPILOGO

**Volata finale in Gt dove è caccia aperta al titolo Piloti e a quello riservato ai Team, dopo che il titolo Costruttori Gran Turismo è già finito a Maranello dopo il week end in Cina. Sotto, la Porsche di Bernhard, Hartley e Bamber, al top nella LmP1**

quel successo. Occhio dunque alle Aston che, seppur ormai fuori da ogni discorso iridato, potrebbero risultare determinanti nell'assegnazione dei due titoli.

Giochi aperti anche in LmP2, dove la Rebellion #31 di Senna-Canal guida con 161 punti sia nel Trofeo Piloti che in quello Team, grazie alla terza vittoria stagionale colta a Shanghai. Se la dovrà vedere con l'Oreca #38 del Jackie Chan Racing di Jarvis-Laurent-Tung, che dopo aver vinto a Silverstone, Le Mans (addirittura 2<sup>a</sup> assoluta) e Nurburgring, ha via via perso punti sui rivali e subito il sorpasso proprio dopo la gara cinese. 3<sup>o</sup> tra i piloti a 143 punti c'è Nicolas Prost, abitualmente coéquipier dei leader del campionato, che saltando la prova tedesca per correre in Formula E si trova a -18 dai compagni; tornerebbe in gioco solo se Rebellion decidesse di spostarlo sulla #13, scambiandolo con uno tra Beche, Piquet o Heinemeier Hansson. Quasi nulle le possibilità per Gustavo Menezes e la Alpine #36, a 23 lunghezze con ancora 26 punti disponibili, di cui 1 assegnato alla pole position. ●





romantico de

QUESTA SETTIMANA ANDIAMO A RIVIVERE LA STORIA INCREDIBILE E SEMI-SCONOSCIUTA DI HORST KROLL, ULTIMO CAMPIONE DELLA MITICA SERIE CAN-AM, CHE SI È SPENTO NEI GIORNI SCORSI, A 80 ANNI D'ETÀ. CANADESE DI ORIGINE TEDESCA, RESTA ESEMPIO STUPENDO DI PASSIONE, ENTUSIASMO E PERSEVERANZA. QUALITÀ PREMIATE CON UN TITOLO INDIMENTICABILE



### SPLENDIDO IDEALISTA DELLA CAN-AM

Kroll, sotto, e l'amata Frissbee con cui diviene campione Can-Am 1986. Sopra, è su Lola a Mosport 1982 inseguito da Sullivan. A sinistra, al top nella serie più amata a 50 anni d'età: un sogno divenuto realtà

SE N'È ANDATO PER SEMPRE L'ULTIMO CAMPIONE DELLA LEGGENDARIA SERIE. PROTAGONISTA DI UNA STORIA INTENSA. STRUGGENTE E CULMINATA COL SUO TRIONFO

di **Mario Donnini**

**P**oi fate un po' come volete, ma questa è l'unica vostra occasione per sentirvi raccontare una storia del genere. Perché è strana. Perché è sottotraccia, un po' nascosta e, soprattutto, terribilmente romantica. E completamente in controtendenza con la filosofia delle corse d'oggi.

D'altronde non è mica un caso che Horst Kroll nei giorni scorsi sia morto di vecchiaia, a ottant'anni suonati. Però è anche vero che Kroll vecchio non è mai stato, protagonista di una vita molto più bella e sorprendente di qualsiasi film incentrato sulle corse. L'inizio, manco a dirlo, è terribilmente avventuroso. Kroll nel 1936 nasce tedesco, sotto il Terzo Reich, ma nell'immediato Dopoguerra, dopo le tragedie vissute e subite da bambino, si ritrova intruppato nella Germania Est e così decide di scappare con la famiglia, prima che sia davvero troppo tardi.

Il Canada rappresenta la nuova frontiera e Kroll arriva che non parla una parola né d'inglese né di francese. Si stabilisce a Scarborough, nella regione dell'Ontario, con la famiglia che lo aiuta a lavorare e investire in quella che è la sua sola passione: le auto. Ed è così che Horst Kroll comincia facendo apprendistato alla Vw Canada, quindi apre un'officina frequentatissima da ex connazionali tedeschi, che pian piano si trasforma in una concessionaria Volkswagen e Porsche.

### Gli inizi nelle corse su ghiaccio

Lui, intanto, e siamo all'inizio degli Anni '60, è più attivo che mai nel suo vero amore: le corse.

Comincia nel 1963, a 27 anni d'età, con le gare su ghiaccio, mentre l'anno dopo debutta in monoposto vincendo il primo dei suoi tre titoli canadesi di F.Vee, al volante della locale Huron.

E non si ferma qui. Nel 1966 corre alla 12 Ore di Sebring, quindi si butta nell'avventura di costruttore, dando vita alla Altona Vee, appunto per la F.Vee.

Gli anni passano e Horst Kroll vede scorrergli sotto gli occhi le immagini di un sogno che è anche realtà: la sfavillante e ricchissima serie Can-Am.

Campionato che nasce nel 1966, divenendo ben presto disciplina da sogno, con i piloti più forti dei due mondi del motorsport, gli Stati Uniti e l'Europa, che si sfidano con montepremi da urlo su tracciati igno-  
----->

# Addio a **Kroll** lla **Can-Am**



←  
rantissimi e vetture ultrapotenti nonché praticamente prive di briglie regolamentari. Per il giovane Kroll la Can-Am è poesia inarrivabile. Come un nerd che vede scorrere davanti a sé una flessuosa e altera Charlyze Theron, collegata a prim'attori inarrivabili quali Surtees, Hulme, McLaren, Revson, Folmer, Donohue & C. In pista lui non va piano, vanta una preparazione tecnica di prim'ordine, ma come pilota, seppur veloce, appare decisamente resistibile e in ogni caso resta per tutta la sua vita un dilettante. Uno che vive l'intera carriera partendo nel weekend con un carrello sul quale è caricata la vettura con cui andrà a gareggiare. Che si tratti di una F.Vee, di una monoposto di F.A., di F.5000 o che.

**Si va di F.5000**

Passano gli anni, Horst perde ben presto i capelli adattandosi a un riporto piuttosto spettacolare, che verrà infine abbandonato per lasciare spazio a un parrucchino niente male. Ma le peripezie tricoloriche sono niente in confronto a quelle agonistiche, col canadese che si distingue come può, correndo tutti i primi Anni '70 in quel crogiuolo ardente che è la F.5000 americana, sfidando senza speranze ma con immenso entusiasmo campionissimi quali Mario Andretti, Al Unser e Brian Redman, potendo contare solo su dignitosi piazzamenti.

Ma il miracolo di quell'era Kroll se lo gode tutto, con la possibilità offerta a piloti dilettanti di correre su monoposto potentissime, quasi quanto le F.1, su piste da pelo e a costi decisamente umani.

Poi la svolta che gli cambia per sempre l'esistenza. A quaranta anni d'età. In una stagione della vita in cui le storie che arrivano diventano inattese, vivificanti, intense e indimenticabili. Nel caso di Kroll, niente che abbia a che vedere con le donne. Lui, in fondo, è un gattuccio da focolare, fedelissimo e devoto alla moglie Hildegard e alla figlia Birgit.

No, a farlo innamorare con una di quelle cotte che segnano la vita, pensa te, è un cambio di regolamento epocale, a fine 1976.

In poche parole, la vecchia F.5000 viene abolita e le monoposto vengono riciclate ricarozzandole, per ridare vita alla defunta e gloriosa serie Can-Am.

Quando lo viene a sapere Kroll ha un tuffo al cuore. Senza colpo ferire, metterà un paio di parafanghi alla sua Lola e si ritroverà in corsa nella serie che sognava e vagheggiava da giovane, fresco transfuga dal Muro di Berlino.

Come se per i puri casi della vita ti ritrovi a cena con Charlyze Theron, pensa te.

**A sorpresa nella rinata Can-Am**

La Can-Am che rinasce nel 1977 è una bestia strana. Là davanti lottano Patrick Tambay con la fortissima Lola di Carl Haas, e il vecchio Peter Gethin col team Vds, a tratti disturbati da un canadese che sta crescendo bene: Jacques Villeneuve con la Wolf Dallara ex Talon che ha ereditato da Chris Amon, appena ritiratosi dalle corse.

Horst Kroll corre nel gruppone, al volante del suo bisonte giallo, come sempre contrassegnato dal numero di gara 37, il suo feticcio. Però è gran terzo nell'apertura a St. Jovite e settimo assoluto a fi-



ne anno. Niente male. Ecco, diciamo, restando nella metafora, che Charlyze Theron s'è accorta di lui. Dal 1978 al 1982 nella Can-Am succedono cose particolari, con i trionfi di gente come Alan Jones, Jacky Ickx, ancora Patrick Tambay, Geoff Brabham, Al Unser Jr e Jacques Villeneuve, fratello del compianto Gilles.

**Declino di un mito**

Certo, il campionato è in pieno declino, sta cadendo a pezzi, ma la sua titolazione blasonatissima resta, così come l'eco mediatica e Horst Kroll, ora passato al volante di una poderosa e carenatissima Frissbee, anno dopo anno e gara dopo gara risale posizioni, fino a issarsi nella top five, mentre si avvicina sempre più ai cinquant'anni d'età.

Anno 1986. La Can-Am è allo stremo.

Ormai roba per un pugno di partecipanti semi-professionisti, con Kroll in testa e il mansueto Bill Tempero quale sfidante più spaventoso, al volante di una March ex F.Indy. Tutto qui.

Solo quattro gare in programma, con Kroll che con la sua fedelissima Frissbee Kr3 trionfa subito a Mosport e poi corre di conserva a St.Louis e Summit Point, preparandosi al gran finale ancora a Mosport, praticamente in casa.

Dove vivrà un weekend nel quale lancia le tre sfide più importanti della sua vita.

**Weekend con tre target indimenticabili**

Punto primo, a Mosport il veterano Horst Kroll deve correre in difesa, badando a andare a podio.

Se riesce, incredibilmente, si laureerà campione Can-Am. L'ultimo. Punto secondo, Mister HK37 proprio a Mosport, comunque vada, disputerà l'ultima gara della sua carriera.

**GLOBE TROTTER  
DALLA FVEE ALLE GT**

Sopra a sinistra, Kroll in azione alla 12 Ore di Sebring, nel 1966. Al centro è a Mosport 1977 su Lola Can-Am e, in alto, eccolo in terza posizione su Frissbee in una prova della serie a metà Anni '80, quando il campionato è ormai al canto del cigno. In basso, Horst entusiasta e positivo, come sempre





di una donna, è molto più importante essere il suo ultimo uomo che il primo».

Per Kroll le cose vanno esattamente così.

Un ragazzo innamorato senza speranza di una serie stellare, che per caso finisce col correrci mentre il campionato, declinando, diviene alla sua portata, tanto da poter essere alla fine conquistato.

Dai, roba bella, poetica, stupenda.

### Aneddoti da leggenda

Ma non la sola che riguarda Kroll, dal 1994 membro della Hall of Fame canadese, famosissimo anche per celeberrimi aneddoti legati a due tra i personaggi più famosi delle corse americane.

Anzitutto Roger Penske. Ebbene, ridendo Kroll amava raccontare all'uditorio puntualmente meravigliato d'essere l'unico uomo al mondo che era andato a letto con Roger Penske. Questi i fatti.

A inizio Anni '60 i due, coetanei, si ritrovano a lavorare su un motore da corsa fino a notte inoltrata e a quel punto, terminata la faccenda, il Capitano chiede a Horst dove sarebbe andato a dormire. Il canadese risponde a gesti - perché al tempo parlava solo tedesco -: chissà, forse fuori, all'addiaccio. Allora Penske lo porta in albergo, lo fa accomodare sul suo materasso, mentre lui si riserva di dormire sullo scendiletto.

Poi c'è l'altra storia mica male, nata stavolta al paddock della Can-Am, il giorno del debutto di Kroll nella serie che più di tutte visse e amò.

A un certo punto, da puro pilota privato, Horst piazza un barbecue coi fiocchi che attira i big e ecco che arriva a fargli visita pure il grande Paul Newman.

"Occhi Blu" si aggira nei pressi della grigliata, tutti lo salutano, ma Kroll manco lo fila. A un certo punto l'attore rompe gli indugi, va da Kroll che sta cuocendo salsicciotti e gli dice: «Mister Kroll, piacere, sono Paul Newman, sa, quello del cinema». E lui: «Mi scusi ma io al cinema non ci sono mai andato in vita mia. A me piace lavorare e correre nei fine settimana, quindi sorry, proprio non la conosco. Desidera un salsicciotto? Non faccia complimenti».

Horst Kroll se n'è andato sottotraccia, così come sottotraccia aveva vinto la Can-Am, sogno ritenuto a torto inarrivabile. Come se un nerd tenace conquistasse Charlize Theron. La quale, anche in versione non più giovanissima e clamorosamente Cougar, sarà pur sempre un gran bell'andare.

Sei stato immenso, vecchio Horst. Rest in speed. ●

Punto terzo, sul pericolosissimo tracciato dell'Ontario, Horst schiererà a sorpresa una seconda macchina, il muletto, per un ragazzino lentigginoso e con gli occhialoni da vista: una specie di nerd canadese chiamato Paul Tracy, 17enne che sta facendo faville in F.Ford.

Incontro Tracy a Goodwood nel 2008 e gli chiedo di raccontarmi come andò la cosa, vista dalla sua prospettiva: «Gironzolando nella officina di Horst mio padre Tony si sentì chiedere se aveva voglia di farmi correre nel finale definitivo della Can-Am, lui pensò fosse una buona idea e così fu. Passai in mezzo pomeriggio dai 150 cavalli di una vecchia F.Ford ai quasi 600 di una Can-Am senza problemi, anche se ballavo nell'abitacolo e fuori pioveva. Sparato a 270 orari feci la pole e in gara partii primo, ma a un certo punto, causa blister alle gomme, rallentai. Poi ci pensai meglio e dissi: "ma che prudenza, oggi io vado a vincere". Andò così: io vinsi la gara e quello fu il mio lancio internazionale. Kroll giunse dietro di me e con i punti conquistati coronò il sogno della sua vita, andando a vincere la serie Can-Am. Fu bello. Horst era un bravo pilota. Negli anni era cresciuto, divenendo una vecchia volpe di categoria».

### Un sogno divenuto realtà

Kroll a cinquant'anni vive il giorno più bello della sua vita. Il sogno che diviene inattesa realtà.

Da lì in poi sul suo biglietto da visita scriverà orgoglioso: "Horst Kroll, Can-Am Champion". E quando anni dopo incontra John Surtees, gli si fa incontro dicendogli: «Piacere, sono orgoglioso di conoscere il primo campione nella storia della Can-Am. Sappia che io sono l'ultimo».

Suggestivo. Stefania Sandrelli, in un vecchio film si lascia sfuggire una bella frase. Questa: «Nella vita

### VETERANO DI FA E NELLA F.5000

Sopra, Kroll in una delle sue ultime gare con l'amata Frissbee. In alto, eccolo agli inizi della carriera in monoposto e, a destra, in azione nel 1969 a Mosport, al volante di una Lola T142 di F.A



# Ritorno al fu

A TITOLI ASSEGNATI IL RALLY D'AUSTRALIA CHE CHIUDE LA STAGIONE È GIÀ UNA FINESTRA SUL 2018. SOPRATTUTTO PER ROVANPERA JUNIOR E ALTRI GIOVANI CHE HANNO GRANDE VOGLIA DI EMERGERE



**rally**sprint

# tuoro



## KALLE È L'UNICO AL VIA NEL WRC2

Rovanperä Jr. in azione in Galles, dove ha debuttato nel Wrc2 con la Fiesta M-Sport che ritrova questa settimana in Australia

di Marco Giordo

**L'**ultimo round stagionale del Mondiale Rally, questa settimana in Australia, sarà totalmente "free", visto che tutti i titoli iridati in palio sono stati assegnati. Potrebbero esserci quindi delle sorprese, visto che nessuno dovrà fare tatticismi, con alcuni outsider di lusso - come Paddon e Latvala ad esempio - in cerca di riscatto. Insomma lo show agli antipodi sarà sempre affascinante anche se, scorrendo il plateau al via della corsa in programma sugli sterrati del "New South Wales", tra i 34 piloti iscritti spicca la presenza di un solo equipaggio iscritto al Wrc2. Quello composto dall'énfant prodige finlandese, il 17enne Kalle Rovanperä, che sulla Ford Fiesta R5 della M-Sport sarà navigato, così come era successo in Galles, dal giovane connazionale Jonne Halttunen. Ma chi sono, oltre a Rovanperä, che ha esordito nel giro iridato in Galles, mettendosi subito in evidenza con degli interessanti cronometri, gli altri giovani che vengono tenuti sott'occhio dai vari team manager del Mondiale? Detto di Rovanperä ed escludendo Teemu Suninen, già destinato a guidare l'anno prossimo una Wrc Plus, i primi nomi da segnalare sono quelli di altri due giovani componenti della colonia dei nuovi "flying finn", vale a dire Jari Huttunen e Juuso Nordgren.

Huttunen ha 23 anni ed è stato messo già sotto

**KALLE FARÀ  
IL WRC2 2018  
MA DOVREMO  
SCEGLIERE BENE  
LE GARE PERCHÉ  
È MINORENNE**

**HARRI ROVANPERÄ**

”

contratto dalla Hyundai dopo aver vinto la selezione che gli permetterà di disputare 7 gare del Wrc2 nel 2018 sulla i20 R5 che verrà seguita dal team di Stéphane Sarrazin. Noto il budget fornito da Alzenau: ben 1.200.000 euro. Per capire l'importanza dell'investimento della Casa coreana basti pensare che il programma mondiale di Acì Team

Italia (6 gare stagionali con le Peugeot 208 R2 affidate a Fabio Andolfi e Damiano De Tommaso nel Wrc3 2015 e 2016, e i 6 rally disputati da Andolfi nel Wrc2 quest'anno con una Hyundai i20 R5) è costato all'Automobile Club d'Italia in totale 800.000 euro per tre stagioni.

Nordgren, dal canto suo, ha 20 anni e si è già messo in evidenza sulla Skoda Fabia R5 ufficiale prima in Spagna e poi anche Galles, ed è stato prontamente confermato dalla Casa ceca per disputare tutto il Wrc2 nel 2018.

Da segnalare tra gli emergenti ci sono poi altri 4 piloti: il 21enne norvegese Ole Christian Veiby; l'ecclettico figlio d'arte corso Pierre Louis Loubet, un 20enne molto veloce in ogni tipo di condizione e fondo; il catalano Nils Solans, vincitore dei titoli Junior e Wrc3 nel 2017, ed infine i nostri Fabio Andolfi, 24enne pilota di Acì Team Italia e Simone Tempestini, 23enne veneto pilota ufficiale Citroën.

## Parlano i papà

«Stiamo ancora lavorando sul programma di Kalle per il prossimo anno – ha commentato Harri Rovvanpera - . Per via dell'età, dal momento che è ancora minorenni, dobbiamo scegliere delle gare ad hoc nel Wrc2, visto che in molte nazioni un 17enne non può proprio guidare. Anche la scelta della vettura si sta rivelando meno facile del previsto, visto che ci deve essere compatibilità con i nostri sponsor. Dopo la trasferta in Australia saprete tutto». Situazione meno facile invece per Loubet.

«Noi purtroppo non abbiamo alle spalle uno come Timo Juhki – ci ha dichiarato papà Yves -. Basti pensare che "Pilou" non ha effettuato alcun test dalla Germania in avanti e metteva la sua Fiesta R5 a punto nello shakedown. C'è il responsabile dell'operazione Rallyejeunes della Ffsa (la Federazione francese n.d.r.) Nicolas Bernardi che lo segue nella sua carriera ma non sarà facile per noi allestire un programma nel Wrc 2 per il 2018. Ovviamente ci stiamo provando, devo ammettere però che in questi anni in Finlandia hanno lavorato e programmato bene e sono venuti fuori tanti giovani interessanti. Noi invece nel sud dell'Europa abbiamo più problemi sia per la crisi economica sia perché di Timo Juhki ... ce n'è solo uno. La mia "paura" è quella di un ritorno agli Anni '80 e '90 quando dominavano i "flying finn". Per i nostri giovani c'è infatti sempre meno spazio, stiamo davvero rischiando che vada a finire così».



## COSE DALL'ALTRO MONDO

Sopra, una Mazda2 preparata secondo le regole della categoria Ap4 che in Australia vede al via i nostri Frisiero-Scattolin su Peugeot 208. La Hyundai i20 Wrc, in basso a destra, va in cerca della vittoria nella gara che chiude la stagione 2017

## Bortoletto e la scuola Lancia

Claudio Bortoletto, impegnato con il programma Aci Team Italia nelle ultime tre stagioni, conosce bene la realtà delle giovani promesse del rallyismo. Vediamo cosa pensa l'ultimo team manager italiano ad aver vinto un titolo mondiale, 25 anni fa, a proposito dei vari programmi allestiti per far crescere questi giovani talenti. «Indubbiamente, grazie alla potenza economica di Timo Juhki che frequenta questo ambiente da 40 anni e che dai tempi di Kankkunen in avanti investe sui giovani talenti di casa sua, i finlandesi sono molto più avanti. La Federazione finlandese è molto influente, tant'è che ha messo in piedi un'Academy importante, dove preparano i ragazzi nei loro rapporti con l'am-

## OTTO GIOVANOTTI DA TENERE D'OCCHIO: C'È IL FUTURO



**KALLE ROVANPERA**

Il figlio di Harri, ex-pilota Peugeot e Skoda, ha compiuto 17 anni un mese fa. Dopo essere cresciuto agonisticamente in Lettonia, dove ha anche vinto il campionato nazionale, Kalle ha corso quest'anno in Italia nel Tricolore con la Peugeot 208 T16, poi ha esordito nel mondiale in Galles sulla Fiesta R5.



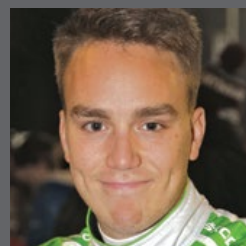
**JUUSO NORDGREN**

Questo promettente ventenne si è segnalato all'attenzione degli esperti grazie ai programmi della Akk (la Federazione auto finlandese). È diventato pilota ufficiale della Skoda e dopo aver subito convinto i critici disputerà il mondiale Wrc2 il prossimo anno al volante della Fabia R5.



**JARI HUTTUNEN**

Il pupillo di Marcus Gronholm si è messo in evidenza correndo in Germania nel monomarca riservato all'Opel Adam e si è quindi aggiudicato il challenge ideato dalla Hyundai, fatto che gli ha garantito l'opportunità di disputare il prossimo anno 7 gare del Wrc2 sulla i20 R5 del Team di Sarrazin.



**OLE-CHRISTIAN VEIBY**

L'ultimo esponente di una scuola, quella norvegese, che negli ultimi anni ha sfornato diversi talenti e campioni, sarà uno dei piloti ufficiali Skoda nel mondiale Wrc2 del prossimo anno. Per il giovane Veiby c'è dunque la possibilità di diventare l'erede di Petter Solberg...



**PIERRE-LUIS LOUBET**

È calmo e pacato, completamente diverso dall'istrionico papà Yves, uno dei migliori asphaltisti transalpini. "Pilou" va forte dappertutto e a soli 20 anni s'è già fatto notare. Ha corso quest'anno nel Wrc2 su una Fiesta R5 della M-Sport, ed è seguito anche lui dalla Federazione transalpina, la Ffsa.

biente dei rally. I finlandesi hanno investito e si sono preparati per tempo, ed oggi nel Mondiale hanno Latvala che è l'ultimo prodotto della vecchia generazione insieme ai nuovi emergenti come Lappi e Suninen e ad altri giovani come Huttunen, Nordgren e Rovanger che hanno al massimo 23 anni. La bellezza di 6 piloti che sono tutti potenziali futuri campioni del mondo, con i più giovani già pronti a sostituire piloti come Sordo, che prima o poi lasceranno il Wrc. Il segreto della loro crescita è che hanno fatto molti test, migliaia di km, moltissime gare. Facendo da 12 a 14 rally a stagione hanno tante opportunità ed i risultati si vedono. Chapeau a Timo Jouhki, mentre la Francia dopo Loeb e Ogier ha espresso meno talenti. Camillì è l'unico che si è messo un po' in evidenza. La Ffsa ha investito 2 milioni di euro per farlo correre sulla Fiesta Wrc ed un milione quest'anno per fargli disputare il Wrc2 con la Fiesta R5. Oggi Wilson chiede 500.000 euro per fare 6 prove del Wrc2 su una delle sue Fiesta R5: queste sono le cifre realistiche che girano nell'ambiente. Quanto a noi italiani, dobbiamo cambiare mentalità e ricordarci come eravamo. Miki Biasion, prima di diventare campione del mondo, ha corso diverse volte nel Campionato italiano e nell'Europeo, vincendoli, ed ha fatto migliaia di km di test. Altro che i "monday test" di oggi! Per crescere bisogna fare chilometri, farne tantissimi, e poi bisogna programmare e far maturare un pilota con le gare giuste e i test giusti. In poche parole: ci vogliono programmi fatti bene e di lungo termine». ●

# Pochi al via a stagione finita

LA GARA AGLI ANTIPODI NON HA MOLTO DA AGGIUNGERE E SI SEGNA LA PRESENZA DELLE VETTURE AP4. UNA È PER FABIO FRISIERO

**D**al 2011 il Rally d'Australia ha la propria base a Coffs Harbour, cittadina sulla costa settentrionale che si trova a metà strada tra Sydney e Brisbane. In passato invece, grazie a Gary Connelly ed al governo del Western Australia, il continente nuovissimo ha ospitato il mondiale a Perth per ben 18 anni, dal 1989 sino al 2006.

## Le speciali sono 21

Dieci ore in più: questo il fuso orario tra l'Australia e l'Italia, che fa-

rà sì che l'ultima gara del 2017 si correrà quando da noi sarà notte fonda. Il percorso di quest'anno prevede in totale 21 prove speciali, per 318,33 km cronometrati. Si inizia giovedì 16 alle 7.30 (le 23.30 italiane di mercoledì) con lo shakedown di Coffs Harbour lungo 5,02 km; mentre la 1ª tappa ha 113,42 km cronometrati e prevede 8 speciali (4 ripetute) vale a dire i crono di Pilbara (9,71 km), Eastbank (19,05 km), Sherwood (26,68 km) più la superspeciale di Coffs Harbour lunga 1,27 km. La seconda giornata, sabato 18, ha in programma altre 8 prove, per complessivi 140,27 km cronometrati, e si apre con il crono più lungo della gara a Nambucca (48,89 km) seguito dai due passaggi a Newry (20,87 km), dalla superspeciale di Raceway (1,37 km) e dal lungo crono di Welshs Creek (33,49 km). Infine, ci saranno la prova tv di Argents Hill (12,24 km) e i due passaggi sulla superspeciale di Coffs Harbour (1,27 km). Lo storico crono di Bucca (31,90 km) è inve-

ce in programma domenica 19 novembre nella tappa finale di gara, che prevede 64,64 km cronometrati. Come già lo scorso anno la power stage andrà in onda in diretta tv su Fox Sports alle 3 del mattino, si disputerà a Wedding Bells (6,44 km), prova ripetuta due volte che sarà intervallata dalla speciale di Pilbara Reverse (9,93 km).

## Frisiero con l'Ap4

Sono appena 34 gli equipaggi iscritti al Rally d'Australia, con sole 11 le Wrc al via della gara transoceanica, in quanto la Toyota schiererà solo due Yaris, affidate a Latvala e Lappi. La novità più importante è che sarà il neozelandese Paddon il terzo pilota che porterà punti alla Hyundai, lo spagnolo Dani Sordo stavolta resterà infatti a casa. Da segnalare infine la presenza del driver locale Nathan Quinn (Mitsubishi Lancer EvoX) e delle vetture partecipanti al campionato Asia-Pacifico tra le quali quella di Fabio Frisiero e Simone Scattolin iscritti su una Peugeot 208 Ap4. ●

GETTY IMAGES



## OGIER FRA LORO?



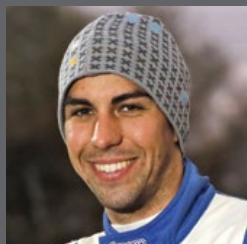
**NILS SOLANS**

Esponente della scuola ralistica catalana, il 25enne Solans si è aggiudicato quest'anno sia il Mondiale Junior che quello denominato Wrc3 al volante della Ford Fiesta R2 allestita da M-Sport. Come premio l'anno prossimo disputerà 6 prove del Wrc2 su una Fiesta R5 della factory di Malcolm Wilson.



**SIMONE TEMPESTINI**

Figlio d'arte, è cresciuto nel campionato rumeno dove si può correre senza patente. Nel 2016 ha vinto Jwrc e Wrc3 e nel 2017 s'è aggiudicato l'Ultimate Challenge Citroën nel Wrc2. Questo gli dà diritto a disputare almeno 4 gare nel Wrc2 del 2018 con la nuova C3 R5 che ha già guidato nei test in Spagna.



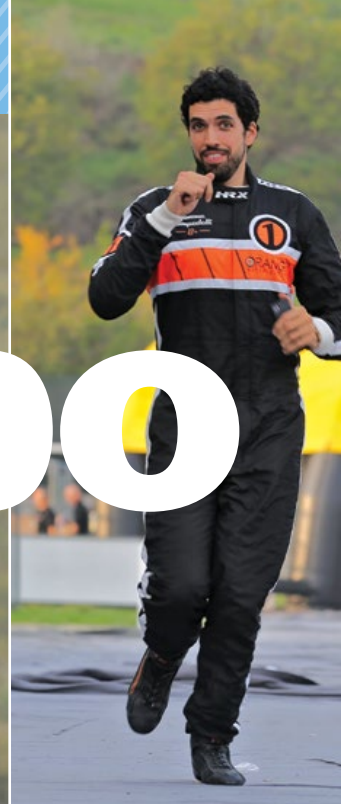
**FABIO ANDOLFI**

Dopo due ottime stagioni nel Wrc3, campionato dove nel 2016 s'è classificato terzo, quest'anno nel Wrc2 il 24enne pilota di Aci Team Italia ha affrontato una difficile stagione al volante della Hyundai i20 R5. Nel 2018 il ligure continuerà il suo programma di Aci Team Italia nel Wrc2...

SPECIALE

# Le macchine del tempo

DALLA FORD FIESTA R5 ALL'ESCORT MK II GRUPPO 2:  
SIMONE CAMPEDELLI HA FATTO UN SALTO ALL'INDIETRO  
NELLA STORIA DEI RALLY. UN PARAGONE "IMPOSSIBILE"



fotografie BETTIOL



di Sergio Remondino

**C**he cos'è che spinge un giovane pilota in piena attività a fare un tuffo nel passato? Cos'ha spinto Simone Campedelli, il romagnolo che ha lottato fino all'ultima gara per aggiudicarsi il Tricolore con la Ford Fiesta R5 della Brc, a mettersi dietro al volante di una Ford Escort Mk II Gruppo 2 vecchia di quarant'anni, dieci in più di quanti ne denuncia egli stesso all'anagrafe? «La passione per questo sport - risponde di getto Campedelli. - La voglia di saperne di più, di toccare con mano, di capire che cosa significa tornare alle origini del rallyismo». Un po' come per un marinaio la necessità di avere i rudimenti della navigazione a vela... «L'idea in verità è nata per caso - racconta - da uno scambio di vetture. Sono entrato in possesso di un'Escort Mk II

Gruppo 2, una versione più "tranquilla" rispetto alla Gruppo 4 con il 4 cilindri Bda da 250 cv e molto più utilizzabile. Siamo veramente ai rudimenti della guida rallistica».

Dall'idea "vintage" è subito derivata la voglia di usarla davvero l'arzilla vecchietta ed ecco l'altra idea: presentarsi al RallyLegend con la Fiesta R5 e con l'Escort Gruppo 2! «Inizialmente doveva usare la R5 Andrea Navarra ed io la Gruppo 2 - spiega. - Poi nella kermesse sammarinese mi sono fatto navigare da Armando Donazzan, l'uomo che mi ha permesso di mettere in piedi il programma nel Tricolore e che così ha potuto vivere il suo "battesimo del fuoco", mentre Andrea si è divertito come un matto a fare traversi sulla MkII».



#### PURCHÉ SIA DI TRAVERSO

Simone Campedelli (al centro) a metà fra la Fiesta R5 utilizzata nel Tricolore (a fianco e sopra) e l'Escort Gr.2 (nell'altra pagina)

## LE MACCHINE DEL TEMPO

### Due mondi lontani e distinti

È interessante, allora, capire da un pilota di oggi cosa significa guidare una macchina di ieri...

«La prima sensazione che si prova al volante dell'Escort Gruppo 2 - racconta Campedelli - è di divertimento. Alla terza curva hai già capito come si fa, la metti immediatamente di traverso come, dove e quando vuoi. Bellissimo! Poi c'è il fascino del vintage. Il respiro rauco dell'aspirazione, dei carburatori, il fischio del differenziale, la posizione di guida per me "strana", in alto e in avanti, totalmente differente rispetto alla Fiesta R5».

Divertimento puro dunque... «Sì, ma alla prima frenata iniziano le note dolenti: anche se pesa 300 kg in meno rispetto alla Fiesta, l'Escort non frena: davanti ha due dischetti ridicoli, neppure autoventilanti, e dietro ha due tamburi. Niente a che vedere con i padelloni della Fiesta. Con l'R5 freni in curva! Poi c'è il cambio: sulla

R5 abbiamo il sequenziale, sulla Gruppo 2 c'è un 4 marce con innesti a griglia. Tutta un'altra musica. In alcuni casi devi fare il punta-tacco in scalata ma, se gli dai tempo, le marce entrano bene ed usarlo è divertente».

Diverso dev'essere anche l'assetto, no? «Certo! La grande differenza, davvero abissale, è che con la vettura di oggi entri nelle buche e nei tagli di traiettoria in pieno, senza remore, mentre con la vettura d'epoca devi evitarle le asperità, perché sembra che si rompa tutto. Sullo sconnesso gli ammortizzatori vanno subito a tampone e l'Escort Gruppo 2 comincia a rimbalzare da tutte le parti...».

### I pro ed i contro

«La differenza - continua Campedelli - sta tutta nel confort di utilizzo. La Gruppo 2 sembra un kart, è rigida, senti tutte le buche, mentre invece l'R5 sembra un'Audi A8 extralusso!».

Per cosa vanno ricordate le due vetture? «La cosa bella dell'Escort Gruppo 2 è la sua immediatezza: metti le gomme che ti servono, da terra, neve o asfalto che siano, e vai a correre. Al massimo hai tre click di ammortizzatori per intervenire sull'assetto ed è finita lì. La cosa bella, invece, della Fiesta R5 è la sua velocità di percorrenza in curva, quanto riesci ad essere veloce soprattutto nel misto. In quei frangenti è davvero entusiasmante».

**L'ESCORT È RUVIDA,  
RUMOROSA, DURA.  
LA FIESTA  
AL CONFRONTO  
SEMBRA UNA  
BERLINA DI LUSO**

**SIMONE CAMPEDELLI**



### FIESTA R5

**Motore** 1.6 turbo anteriore trasversale, 4 cilindri in linea  
**Potenza** 285 cv a 6500 giri  
**Cambio** manuale sequenziale 5 marce  
**Trazione** integrale  
**Sospensioni** Ant. e post. tipo McPherson  
**Freni** Ant. e post. a disco autoventilanti Ø 355 mm (asfalto) e Ø 300 mm (terra)  
**Ruote** 8x18" asfalto, 7"x15" terra  
**Peso** 1280 Kg  
**Prezzo** 250.000 euro

### QUARANT'ANNI DI DIFFERENZA (E SI VEDONO)

Ecco i dettagli della Fiesta R5, a sinistra, a confronto con gli equivalenti dell'Escort MkII Gruppo 2. Le differenze sono anche stridenti, e del resto 40 anni di differenza non sono pochi, ma è innegabile che fra le due Ford esiste una certa aria di famiglia

foto grafie BETTIOL





## ESCORT GRUPPO 2

**Motore** 1.8 aspirato anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea  
**Potenza** 170 cv a 7000 giri  
**Cambio** manuale a griglia 4 marce  
**Trazione** posteriore  
**Sospensioni** Ant. e post. tipo McPherson  
**Freni** Ant. a disco Ø 243,8 mm; post. a tamburo  
**Ruote** 5,5x13" asfalto e terra  
**Peso** 980 Kg  
**Prezzo** 40.000 euro

## TUTTE LE AUTO DI CAMPEDELLI

Citroën C2 Gruppo A  
 Mitsubishi Evo6/9 Gr. N  
 Fiat Punto S1600  
 Grande Punto S2000  
 Toyota Corolla S2000  
 Peugeot 207 S2000  
 Peugeot 206 Wrc  
 Peugeot 307 Wrc  
 Citroën C4 Wrc  
 Audi Rs4 Superstars  
 Lancia Delta Gruppo A  
 Lancia Delta Proto  
 Porsche Cayman R-Gt  
 Renault Clio S1600  
 Renault Clio R3C  
 Citroën Ds3 R3T  
 Peugeot 208 T16 R5  
 Ford Fiesta R5 Gpl  
 Ford Fiesta R5 Evo



di **Gianni Cogni**

**Rossetti come Giulio Cesare:** (ri)veni, vidi, vici nel Tricolore. Veramente insolito che una gara del Cir sia vinta da uno che con le classifiche di campionato non c'entra. Ma Rossetti non è nuovo ad exploit del genere: tre stagioni or sono fece altrettanto nel CiWrc al 1000 Miglia ed ora, fino al Due Valli meritava d'esser ricordata per essere stato il primo a vincere con una R5 (con en-plein di vittorie di gara) la serie Irc, dominio delle World Rally Car sin dalla nascita. Ma d'altronde Rossetti è anche quello che non ha avuto remore a cimentarsi con l'insolita Toyota Gt86 R3 a trazione posteriore ed a rituffarsi nel 2015 – lui che è stato campione d'Italia e d'Europa – nel mondo dei monomarca (nel caso quello Clio R3T) dove aveva mosso i primi passi (Peugeot 106).

**- Non è facile saper ricominciare da capo. Soprattutto alla bella età di 41 anni...**

*«Il fatto è che guidare mi fa godere: questo a prescindere dalla macchina. Il mio gusto è quello di portare al limite il "sistema" di cui dispongo in quel momento: la sfida è questa, prima che vincere. Per questo mi piace lavorare con un team di alto livello – non è necessario che sia per forza una squadra ufficiale - che ti permetta di farlo: così è stato nell'Irc con la DP Autosport, piccola ma dalla cura maniacale. Stessa cosa è successa con la PA Racing. Per non parlare del team Toyota, dove a seguirmi erano gli stessi meccanici di Sainz, Kankkunen, Auriol. Poi è chiaro che a chiunque piacerebbe guidare una WrcPlus ...».*

**- Resta il fatto che al rientro nel Cir, e da privato, hai messo tutti in fila a Verona...**

*«La grande soddisfazione è che mi è venuto tutto in modo molto naturale, senza particolare stress anche nelle prime battute, quando non ero il più veloce. Credo sia stato un po' il vantaggio di correre per una gara singola – meno stressante che per un campionato - e un po' l'età, l'esperienza. Le stagioni con la Grande Punto S2000, vettura meno competitiva delle più giovani rivali, mi hanno formato come pilota ed insegnato ad essere più efficace dal punto di vista tecnico, a cercare in me dove poter migliorare, senza nascondermi dietro la vettura o qualcosa d'altro. Parafrasando Kennedy: non chiederti cosa il tuo paese può fare per te, chiediti cosa puoi fare tu per il tuo paese».*

**- Patriottico ma un po' da anziano...**

*«A 41 anni mi ritengo un pilota di media fascia: a metà fra Campedelli che ha 31 anni e Andreucci che ne ha compiuti 52. D'altronde, i rally non sono uno sport per giovani: dieci anni fa spendevo più energie e ottenevo molto meno. E da noi il campionato lo vince meritatamente Andreucci: è il più professionale di tutti, quello che prepara la gara meglio di chiunque. E se hai lavorato bene il risultato – a meno di imprevisti – è già scritto. Del resto non sono certo il Mikkelsen de no'antri: quello è ruolo da Campedelli. A proposito: è veramente cresciuto, ha tenuto il passo, poi ha fatto un errore. Per essere al top gli manca poco, un po' di consistenza, essere veloce stando sempre lontano dai guai».*

**- Qualcuno ha pensato che, correndo con una Skoda, fossi a Verona per aiutare Scandola, invece**



# Rox c'è

**A 41 ANNI SONO  
A METÀ FRA "UCCI"  
E CAMPEDELLI.  
I RALLY NON SONO  
UNO SPORT  
PER GIOVANI**

**LUCA ROSSETTI**



**c'eri per appoggiare Andreucci...**

*«Io c'ero per fare la mia gara, dunque per vincere: e così è stato. Alla vigilia del Valtellina mi è stato proposto di correre a Verona, senza alcun impegno particolare. L'ho visto come un riconoscimento da parte di Pirelli, ed un'opportunità sia per la vettura che per l'efficienza delle gomme milanesi sull'asfalto. E gli interessi coincidevano comunque. Se ci fosse stata una diversa esigenza? Non c'è stata ma nel caso ne avremmo parlato...».*

**- A casa sua alla fine hai fatto felice anche Skoda. Un po' meno Scandola...**

*«Con Umberto sono stato in squadra, all'Abarth, nel 2009. Eccellente pilota, però mi è sembrato esattamente come allora. Bisogna lavorare sui propri punti deboli ed evitare di autogiustificarsi».*

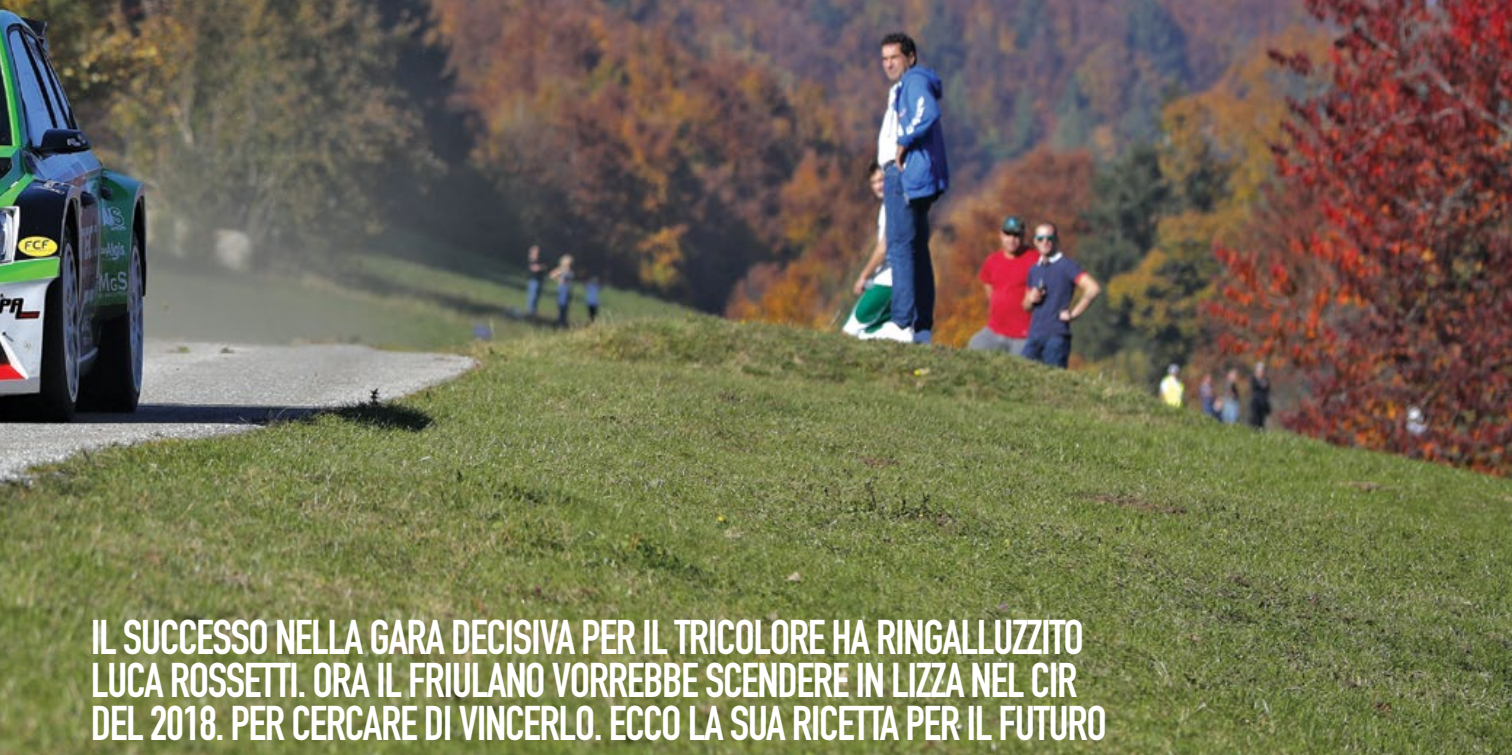
**- E i giovani?**

## VINCENTE DAPPERTUTTO

Dopo essersi aggiudicato l'Irc con la Skoda della Dp Autosport, Rossetti ha vinto il Due Valli con la Fabia della PA Racing



fotografie BETTIOL



## IL SUCCESSO NELLA GARA DECISIVA PER IL TRICOLORE HA RINGALLUZZITO LUCA ROSSETTI. ORA IL FRIULANO VORREBBE SCENDERE IN LIZZA NEL CIR DEL 2018. PER CERCARE DI VINCERLO. ECCO LA SUA RICETTA PER IL FUTURO

«Mi pare che i giovani italiani non investano a sufficienza su loro stessi per migliorarsi. Bisogna studiare la dinamica del veicolo, prepararsi fisicamente e mentalmente».

- Sei tornato nel Cir e hai riportato Matteo Chiarocossi al tuo fianco...

«Con Matteo siamo stati insieme per 15 anni, poi ha fatto scelte di vita e di lavoro che ci hanno separato. Ma è sempre lui. Mi ha detto: "mi ero dimenticato che si andasse così forte sull'asfalto"! Per il futuro potrei però tornare a correre con Eleonora Mori: è giovane, brava, ho investito su di lei. Quanto al Cir, è semplicemente un po' più corto di qualche anno fa. Io lo farei diverso, per meglio distinguerlo dall'Irc, che si basa su un chilometraggio ed una formula simile ma nei confronti dei privati ha il richiamo dei premi. Vincendolo io ho portato a ca-

**NEL PROSSIMO CIR  
VORREI ESSERCI,  
MA NELLA  
MANIERA GIUSTA,  
CON AUTO E MEZZI  
PER VINCERLO**

**LUCA ROSSETTI**



sa 45000 euro...».

- Diverso come?

«Prendendo spunto dal meglio che ho visto all'estero, alla tappa da 150 km del sabato - 4 prove da fare ciascuna 2 volte o 3 per 3 volte - aggiungerei una qualifying stage il venerdì mattina, su 2 passaggi, ed una cinquantina di chilometri di piasse tra le 16 e le 23 del venerdì pomeriggio, con prova spettacolo e 2 speciali ripetute».

- Ma Rossetti cosa farà nel 2018?

«Vendere più pellet possibile, perché oggi è questo il mio lavoro! La mia azienda sta crescendo forte, tanto che ora ho chi lavora per me quando sono a correre. Il Cir? Perché no? Con che macchina? Oggi con la Toyota, visto che ho un contratto fino a fine anno. Poi andrebbe tutto bene, purché fatto nella maniera giusta e con un mezzo al top...».

# Macao capi

**COME DA TRADIZIONE L'ULTIMO WEEK END DI NOVEMBRE TRASFORMA L'EX PROTETTORATO PORTOGHESE IN UNA ENCLAVE DA CORSA, COL GP DI F3 DIVENUTA ORMAI SFIDA SIMBOLO**

di **Alessandro Gargantini**

**R**oulette, casinò, fontane danzanti e una coreografia di luci che si rincorrono e rapiscono l'attenzione, in quella che è diventata la quinta destinazione preferita al mondo. Parliamo di Macao, che come da tradizione l'ultimo fine settimana di novembre diventa anche la capitale del mondo dei motori. La megalopoli asiatica è sinonimo di azzardo, rischio, ma anche di straordinarie vincite. E, nelle corse, pure di clamorose rivincite. L'anno scorso, a sorpresa, ritrovarono la vittoria il Carlin Motorsport e i motori Vw, che grazie all'esperto Antonio Da Costa centrarono un successo talmente pesante da modificare, da quel momento, le sorti della categoria. Certo, la corsa concorre anche con una chiacchierata nuova release dei propulsori della Casa di Wolfsburg, avallata per risolvere guai di affidabilità ma vettore di una ritrovata competitività. Nell'edizione 2017, a ruoli invertiti, saranno le squadre Mercedes a lanciare l'assalto a Lando Norris, neo tester e 3° pilota McLaren.

Lo scettro di re della categoria si trova nelle mani del giovane inglese, capace di prevalere già nella stagione del debutto. Il ragazzo di Bristol, alla seconda esperienza sul cittadino asiatico, è senza dubbio la star più attesa. Il talento britannico senza alcuna esitazione ha accettato la sfida, mettendo in discussione la sua leadership e concedendo ai suoi rivali l'occasione di un pronto riscatto.

## Lando meglio di Lewis

Macao è per eccellenza la corsa dove tutto può succedere e basta un piccolo errore per esporsi a una brutta figura e cancellare quanto di buono espresso nella stagione. E per Norris lo scivolone è dietro l'angolo, anche perché la partenza del 17enne potrebbe essere in salita: proprio a causa di un impegno con la McLaren, Lando potrebbe rischiare di non disputare la prima parte della giornata di giovedì, fondamentale nella preparazione della gara. E 12 anni fa, in una situazione analoga, un indemoniato della sfida come Lewis Hamilton, da campione della terza serie, all'ultimo momento cancellò i biglietti aerei e disertò la trasferta. A Lewis è sempre dispiaciuto il non aver partecipato all'edizione nella quale sarebbe partito con i favori del pronos-



## AL VIA SOLO 22 MONOPOSTO

**Quest'anno al Gp di F3 a Macao si schiereranno al via 22 monoposto. Sarà la prima volta che si correrà senza Barry Bland, sotto, il manager inglese alla base delle fortune della gara-evento nell'Ex Protettorato portoghese**



stico, lasciando con l'amaro in bocca l'organizzatore Barry Bland, che sarebbe stato disposto a tutto per vederlo al via.

## La prima senza Barry Bland

Già, Barry Bland. Questa sarà la prima edizione del Gran Premio senza l'affabile manager inglese, alla base delle fortune della corsa, che ci ha lasciato a 71 anni lo scorso mese di luglio. È Barry che nel 1983 decise di promuovere la F3 a categoria regina dell'evento al posto della F2, alle prese con problemi di omologazione, in un'edizione che vide Ayrton Senna aprire un albo d'oro ricco di stelle. Ed è Barry ad aver reso possibili accordi dell'ultimo momento, che parevano impossibili, creando i presupposti per avere ogni anno un'entry list stellare. Barry mancherà certamente a tutti.

## Attenzione alla Prema e a Callum Iloot!

Tornando alla corsa del prossimo fine settimana, saranno numerose le insidie per il grande favorito Lando Norris. A cominciare da un motivatissimo Callum Iloot, entrato poche settimane fa nel Ferrari Driver Academy e desideroso di far tornare Prema e i motori Mercedes al vertice della categoria. Certo, ci si aspetta un colpo di reni degli uomini della Hwa nel trovare le giuste mappature per mettere nelle mani nell'ex Red Bull un propulsore in

# tale dei motori



grado di puntare al successo. Accanto alla promessa inglese, col team italiano ci saranno Mick Schumacher, all'esordio tra i muretti dell'ex Protettorato portoghese, lo junior Mercedes Maxi Guenther e l'altro junior della Casa del Cavallino Guanyu Zhou, autore di una stagione in crescendo. Da tener d'occhio anche il duo della Motopark composto da Sergio Sette Camara, terzo l'anno scorso con Carlin, e dal baby della Bmw Joel Eriksson. Il torneo nip-

## LANDI NORRIS GRAN FAVORITO

Vincitore del Fia F3, appena nominato tester e terzo pilota McLaren F1, Lando Norris è il grande favorito dell'edizione 2017

ponico sarà rappresentato soprattutto dalla storica Tom's e dalla scuderia regina B-Max, equipaggiata dai motori Vw ma priva del campione locale Mitsunori Takaboshi.

## Gli italiani stanno a zero

Risalta la totale mancanza nell'elenco iscritti di piloti italiani, pur al cospetto di una scuderia, la Prema, costantemente al vertice della categoria. Nella serie europea quest'anno non c'era alcun rappresentate tricolore, così come nella Renault 2.0, che normalmente consegna in occasione della trasferta asiatica i piloti più promettenti alla categoria superiore. L'anno scorso accadde con Norris, quest'anno con Sascha Fenestraz.

Ma il panorama tricolore in questo momento presenta uno scenario a dir poco desolante, con due tra le categorie chiave del motorsport completamente monopolizzate da stranieri. Potenzialmente, Alessio Lorandi o Leonardo Pulcini avrebbero potuto puntare su un ritorno nella terza serie "one-off". Ma la corsa di Abu Dhabi della Gp3, prevista il fine settimana successivo, ha portato entrambi a tenersi alla larga da Macao. Nei fatti, il lombardo ed il romano sarebbero stati gli unici tra nostri tecnicamente pronti a ben figurare. Ma alle loro spalle non esiste una generazione di mezzo e c'è un vuoto pressoché totale fino alla F4. ●



# Fia Gt World Cup occhio agli italiani

**BORTOLOTTI (HURACAN), MARCIELLO E MORTARA (AMG): I NOSTRI POSSONO RECITARE UN RUOLO DI PROTAGONISTI NELLA SFIDA EVENTO TRA LE VETTURE GRAN TURISMO. ECCO PERCHÉ**

**S**e la fama del Gp di Macao rimane per eccellenza legata alla F3, accanto allo show offerto dalle monoposto della serie cadetta risulta sempre più evidente la crescita del Fia Gt World Cup. Nella passata edizione, la vittoria colta da Laurens Vanthoor nonostante un pauroso capottamento alla piega del Mandarin innescò numerose polemiche, che saranno certamente spazzate via con lo start della prossima edizione, ricca di tante stelle pronte ad innescare uno spettacolo realmente unico per l'ambientazione e la qualità dei protagonisti. Ci saranno infatti tantissimi specialisti provenienti da svariate categorie, dalla Formula E al DTM, al V8 Australiano per passare al Super GT nipponico al Blancpain GT Series.

## **Bortolotti, Marciello, Mortara: triello tricolore**

Da quest'ultima serie arriverà il vincitore dell'Endurance Cup Mirko Bortolotti al volante dell'unica Lamborghini Huracan. Il 27enne trentino era stato protagonista anche nella passata stagione, che risulterà certamente preziosa. Ritournerà a Macao con grandi ambizioni anche Raffaele Marciello, grande protagonista dell'edizione 2013 del Gp riservato alla terza serie, quando colse una delle più rocambolesche pole al termine di un'influocata sessione di qualifica, che a volte vale quanto la corsa stessa. Quell'anno, vinse Alex Lynn, ma tutti ricordano soprattutto l'exploit dello scatenato Lello negli ultimi secondi delle prove ufficiali. Il ragazzo di Caslano avrà a disposizione una delle 4 Mercedes Amg Gt3 ufficiali e sarà affiancato da tre veri specialisti del tracciato asiatico: Maro Engel, già salito sul gradino più alto della corsa riservata alle vetture Gt, Daniel Juncadella, vincitore del Gp di F3 edizione 2011 e Mister Macao, alias Edoardo Mortara. Protagonista sia nel Dtm che nel Blancpain Gt, l'italiano di Ginevra è probabilmente in assoluto il miglior interprete del circuito cittadino asiatico, avendo vinto in totale 6 volte considerando F3, Gt e Audi R8 Cup.

## **Un plateau di stelle incredibile**

In un confronto tutto germanico, l'Audi risponderà allo stellare squadrone della Casa di Stoccarda con un line-up di pari valore composto dal neo campio-



ne della F.E Lucas di Grassi oltre a Robin Frjins, Nico Mueller, Fabian Plentz e Markus Pommer. Per Bmw ci saranno tra gli altri Marco Wittmann, Tom Blomqvist e Augusto Farfus, mentre la Porsche punterà sul vincitore in carica Laurens Vanthoor, Romain Dumas e Hiroki Yoshimoto. La Lamborghini di Bortolotti non sarà l'unica vettura italiana: da seguire con particolare attenzione anche la Ferrari F488 GT3 del due volte vincitore del Gran Premio Felix Rosenqvist.

## **I segreti della sfida svelati da Mortara**

Nessuno meglio dell'esperto Edoardo Mortara può meglio svelare i segreti della Fia Gt World Cup. Dodici mesi fa eri al volante di un'Audi e esprimi i tuoi timori in merito ad un possibile predominio Mercedes, anche perché non credi troppo al ba-

p



**PIÙ QUALITÀ CHE QUANTITÀ  
NEL 2017**

Saranno venti le vetture al via della supersfida Gt sul tracciato cittadino di Macao dove Mirko Bortolotti (sopra a destra), Raffaele Marciello (sopra) ed Edoardo Mortara (a sinistra) possono correre una gara di vertice



lance of performance. Quest'anno sei passato alla Casa della Stella. Sarai finalmente al posto giusto al momento giusto?

«Me lo auguro, ma se saremo davvero competitivi lo scopriremo soltanto quando scenderemo in pista. Con il sistema delle zavorre non sempre si riesce a prevedere correttamente in anticipo le gerarchie. Si dice che l'erba del vicino sia sempre più verde, ma quest'anno le Audi hanno vinto tanto nel Gt ed al Nurburgring».

- **Mai come quest'anno il livello qualitativo è parso elevato. Cosa ne pensi?**

«Non tanto in termini di quantità, visto che ci sono venti macchine, ma soprattutto di qualità. Ci sono tantissimi super piloti. Vedo almeno dieci rivali in grado di puntare al



successo. Quest'anno risalta l'eterogeneità del line-up. Ci sono piloti che arrivano dal Dtm, dal Gt, dal Super Gt, dal V8 Australiano e dalla F.E: un plateau incredibile! Da appassionato del mondo delle corse penso realmente sia un evento unico ed imperdibile. Mancano solo i piloti della F. 1, ma quelli ormai vivono su un altro pianeta!».

**QUEST'ANNO  
CI SONO AL VIA  
IN GT SOLO 20 AUTO  
MA ANCHE TANTA  
QUANTITÀ CON  
TANTI SUPER PILOTI**

**EDOARDO MORTARA**



- **Da due volte vincitore del Gp, cosa ne pensi della flessione che sta accusando la terza serie? Il Gt sta soffiando il ruolo di corsa regina alla F.3?**

«Anche quest'anno il line-up della F.3 è buono, ma ci sono meno piloti rispetto al passato. Si sente realmente la mancanza di Berry Bland che era il vero ingrediente del Gp di Macao. Questo è il principale motivo

del calo d'iscritti. Penso in generale che sia una cosa molto negativa il fatto che la F3 perda quota, visto che è una categoria eccellente, dove ho sempre avuto la sensazione che i più bravi prevalessero. Ho corso sia con i motori Mercedes che con i Volkswagen, con scuderie con un livello differente di competitività, ma ho sempre ritenuto che tutti fossimo sullo stesso piano e che a vincere fossero i più forti».

- **Nella F.3 quest'anno non ci sono piloti italiani. Come te lo spieghi?**

«Una carriera di pilota la si costruisce dal karting, ed il mondo del kart è prevalentemente italiano. Ci sono tanti giovani davvero bravi, che però non riescono per mancanza di soldi a fare il passo successivo. E' una cosa molto triste, visto che il potenziale ci sarebbe. Altri Paesi riescono a valorizzare ragazzi meno bravi dei nostri. Ma se non trovi chi ti dia una mano al momento giusto, nelle corse è difficile andare avanti!».



# Medaglia **Toro**

**LE FINALI MONDIALI LAMBORGHINI A IMOLA: UNA SETTIMANA DI GEMELLAGGIO DA CORSA E SFIDA TOTALE TRA I PROTAGONISTI DEI MONOMARCA CON LA HURACAN E SETTANTA VETTURE IN PISTA**

di Dario Lucchese

**I**mola diventa mondiale, con la quinta edizione della World Final Lamborghini. Sarà una settimana di intenso "gemellaggio", quello tra la Casa di Sant'Agata Bolognese e l'autodromo del Santerno, per una festa tutta all'insegna dei motori, delle supercar e dell'agonismo. Quattro anni dopo l'evento inaugurale di Vallelunga, cui hanno fatto seguito le finali di Sepang, Sebring e Valencia, l'appuntamento clou riservato ai protagonisti del monomarca torna in Italia. Sul tracciato emiliano, la colonnina segnerà "più 60", il che significa quasi una settantina le vetture attese al via. Con un antipasto d'eccezione: l'ultimo appuntamento delle tre principali serie continentali che vedono protagonisti le Huracán Super Trofeo, ovvero Europa, Asia e Nord America, in programma fin da giovedì. Sabato e domenica i riflettori saranno invece puntati proprio sulla World Final: warm up, qualifiche e gare, due per ciascun raggruppamento che vedranno accorpate assieme le classi Pro-Pro Am e Am-Lamborghini Cup. Aaa campione cercasi. A conquistare il titolo nella maggiore classe, lo scorso anno fu il danese Dennis Lind. Prima di lui era toccato all'allora di-

ciannovenne Patrick Kujala (2015), Milos Pavlovic e Edoardo Piscopo (2014) e Andrew Palmer (2013). La "parola" ai giovani e giovanissimi; come Jonathan Cecotto o l'americano Austin Versteeg, vera rivelazione negli Usa, rispettivamente 19 e 18 anni. Per proseguire con il lombardo Kikko Galbiati, classe '99, in evidenza alla sua prima stagione in Lambo. Altrettanto giovane ma esperto è l'olandese Rik Breukers, che assieme ad Axcil Jefferies ha fatto sua la serie Middle East lo scorso marzo. Poi ci sono quelli della vecchia guardia. Vito Postiglione davanti a tutti, dal momento che il potentino (108 successi in carriera) nel 2016 rischiò proprio di vincere.

Ma a Imola si celebreranno anche gli otto titoli conquistati quest'anno dalla Huracán Gt3. Quelli più importanti nel Blancpain Gt con Mirko Bortolotti e Christian Engelhart, campioni assoluti e assieme ad Andrea Caldarelli primi anche nella Endurance Cup, nonché fautori del successo del Grasser Racing Team, al top tra le squadre. Poi la vittoria di Giovanni Venturini con la Imperiale Racing (prima nella classifica Team) nell'International Gt

Open, in cui già la scorsa stagione si erano imposti Thomas Biagi e Fabrizio Crestani sempre con una Lamborghini (quella dell'Orange 1 Team Lazarus). Quindi il successo della Ombra Racing con Alex Frassinetti e Michele Beretta nel Campionato Italiano Gran Turismo. Proseguendo con il titolo della Michelin Gt3 Le Mans Cup conquistato dal binomio della Ebimotors formato da Fabio Babini ed Emanuele Busnelli. Per concludere con il titolo Team messo a segno nel British Gt dalla Barwell Motorsport. Un anno straordinario, quello che si è concluso, che ha visto circa 60 Huracán Gt3 al via in 12 differenti serie in tutto il mondo.

### Super Trofeo Europa: la sfida finale

Il Lamborghini Super Trofeo Europa si prepara per la sfida finale. Nello stesso fine settimana della Finale Mondiale, la serie continentale assegnerà tre dei quattro titoli in palio, con i soli polacchi Andrej Lewandowski e Teodor Myszkowski già campioni nella classe Am con i colori della Vs Racing. Per il resto, tutti col fiato sospeso. Quattro equipaggi Pro in 12 punti (32 quelli ancora in palio). Davanti ci so-



Saranno giornate di sfide in pista e grande passione quelle in programma sulla pista di Imola dopo approdano le finali mondiali Lamborghini che tornano a disputarsi in Italia dopo quattro anni



no Loris Spinelli e Mikaël Grenier, quattro vittorie con il team Antonelli Motorsport, incluse quelle conquistate nel più recente round del Nürburgring. A tre lunghezze segue il binomio della Imperiale formato da Jonathan Cecotto e Vito Postiglione, autori di una doppietta a Silverstone e primi anche al Paul Ricard. Due successi per Axcil Jefferies e Rik Breukers (Gdl Racing), che devono recuperare sette punti, cinque in meno rispetto a Raphael Abbate e Yuki Nemoto, con la squadra di Vincenzo Sospiri sei volte sul podio ma ancora a quota zero vittorie. Sarà un epilogo ricco di suspense anche quello della Pro-Am: 108 punti per Christopher Dreyspring e Liang Jiatong (Vs Racing); 107 quelli di Kikko Galbiati, al via con il team di Marco Antonelli, che è quello che ha ottenuto il maggior numero di vittorie nella sua classe; una l'ha ottenuta con Davide Roda al Paul Ricard, due assieme a Gianluca Giraudi (Silverstone e Nürburgring), che lo affiancherà anche a Imola. Tutt'altro che tagliati fuori sono anche Shota Abkhazava e Kelvin Snoeks, distanziati di cinque lunghezze dalla vetta e due volte sul gradino più alto del podio con l'Artline Team Ge-

orgia. Nella Lamborghini Cup, l'olandese Gerard Van der Horst proverà a difendere il primato, nonché il titolo conquistato lo scorso anno, anche se dovrà vedersela fino all'ultimo con il suo compagno di squadra William Van Deyzen ed il colombiano Juan Perez, protagonista anche nella serie nordamericana, che dopo avere saltato i primi due appuntamenti ha ottenuto cinque primi posti uno di fila all'altro sempre con una vettura nella livrea del team Antonelli Motorsport. Gli altri italiani? Nella Am Raffaele Giannoni cercherà sicuramente di togliersi qualche altra soddisfazione, dopo avere conquistato tre successi, pur essendo stato più volte inegabilmente perseguitato dalla sfortuna. Mario Cordoni a Spa è giunto terzo assoluto con la Gdl Racing al termine di una gara "pazza". In cerca di riscatto Antonio D'Amico, al quale è sfuggito in extremis il titolo della Super Cup nel Gt tricolore. Il romano, dopo un'apparizione nella serie asiatica a Sepang, sarà nuovamente al via con la Vs Racing formando un equipaggio Pro assieme al brasiliano Nicolas Costa. Massimo Mantovani e Pietro Negra completano la lista.

### Italiani al top anche "Oltreoceano"

Italiani al top anche oltreoceano nel Super Trofeo. A Imola al via della serie nordamericana ci sarà Riccardo Agostini, che si presenterà nelle vesti di leader della classe Pro. Il padovano, uno dei piloti dello Gt3 Junior Program di Lamborghini Squadra Corse, una vittoria quest'anno nel Campionato Italiano Gran Turismo al volante della Huracán del team Antonelli Motorsport che ha diviso con Daniel Zampieri, cerca il suo terzo titolo dopo quello della F3 tricolore conquistato nel 2012 ed il successo ottenuto tre anni dopo nella Carrera Cup Italia.

Assieme allo statunitense Trent Hindman, Agostini si è imposto a Watkins Glen, nelle due gare di Road America ed è poi andato a segno anche in Virginia. Il binomio del team Prestige Performance-Wayne Taylor Racing affronta la tappa del Santerno con 131 punti, contro i 108 dell'italo-americano Richard Antinucci. Discorso simile per Edoardo Piscopo, leader nella classe Pro-Am assieme a Taylor Proto (Us RaceTronics) anche se con una sola lunghezza di vantaggio nei confronti del giovane Austin Versteeg. ●

# F2 e Gp3

## le date 2018

**PRONTI I CALENDARI PER LA PROSSIMA STAGIONE CON DIVERSE NOVITÀ. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI NEL DETTAGLIO**

**C**on un netto anticipo rispetto alla passata stagione, sono stati a sorpresa ufficializzati i calendari delle due categorie che fanno da cornice ai Gran Premi. Le novità sono parecchie. Per entrambe le serie appare più saldo il legame con la Formula Uno, ed è stato deciso di eliminare la corsa one-off di Jerez, alla quale in questa stagione gli organizzatori hanno fatto ricorso a causa della cancellazione del Gran Premio di Germania. E con il ritorno della corsa di Hockenheim nel 2017, in molti avevano pensato che l'appuntamento nel Baden Württemberg sarebbe

rientrato nello schedule. A sorpresa, organizzatori della corsa tedesca in primis, i promoters della serie hanno invece deciso di premiare Sochi, che sarà nel calendario di entrambe le categorie. Per quel che concerne la Formula 2, le corse saliranno da undici a dodici con un maggiore risalto della componente extra-europea, visto che ci saranno ben quattro trasferite al di fuori del vecchio continente. Saliranno a nove, da otto, anche le corse della Gp3 Series. Risalta il buco di due mesi, da fine settembre a fine novembre, tra le corse di Sochi e Abu Dhabi. (a.g.)

### F2 SFIDA IN 12 ROUND

6-8 aprile	Sakhir, Bahrain
27-29 aprile	Baku
11-13 maggio	Barcellona
24-26 maggio	Montecarlo
22-24 giugno	Le Castellet
29 giugno-1 luglio	Spielberg
06-08 luglio	Silverstone
27-29 luglio	Budapest
24-26 agosto	Spa-Francorchamps
31 agosto-2 settembre	Monza
28-30 settembre	Sochi
23-25 novembre	Yas Marina

### GP3 IN 9 APPUNTAMENTI

11-13 maggio	Barcellona
22-24 giugno	Le Castellet
29 giugno-1 luglio	Spielberg
6-8 luglio	Silverstone
27-29 luglio	Budapest
24-26 agosto	Spa-Francorchamps
31 agosto-2 settembre	Monza
28-30 settembre	Sochi
23-25 novembre	Yas Marina

SUTTON-IMAGES.COM





Con un accordo di 5 anni la Wolf s'è garantita l'organizzazione nel Tricolore Prototipi

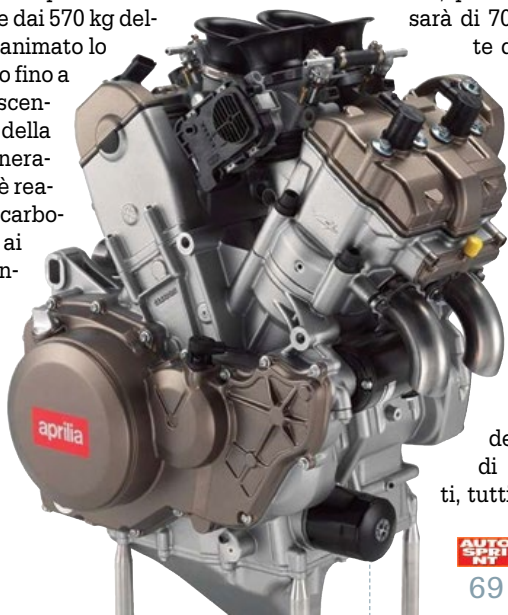
# Aprilia per la Wolf

L'RSV4 DA 1000 CC SPINGERÀ LA GB08 THUNDER CHE ANIMERÀ IN REGIME DI MONOMARCA IL TRICOLORE PROTOTIPI. I DETTAGLI

**C**ontinuano a comporsi, uno dopo l'altro, tutti i tasselli in vista del nuovo corso del Campionato Italiano Sport Prototipi. Come è noto, la serie tricolore dal 2018 diventa un monomarca, adottando un'inedita vettura realizzata dalla Wolf Racing Cars, "factory" con la quale Acisport ha stipulato un accordo quinquennale. Oltre al nome GB08 Thunder, nei giorni scorsi è stato ufficializzato anche il motore Aprilia RSV4. Un propulsore da 1.000 centimetri cubi di derivazione motociclistica, che avrà una potenza dichiarata di almeno 200 cv, ovvero una cinquantina in meno rispetto al tradizionale Honda 2 litri che equipaggia le Cn2. Una differenza che verrà tuttavia ampiamente colmata dal peso, che dai 570 kg della biposto che ha animato lo stesso campionato fino a questa stagione, scende fino ai 370 kg della Wolf di nuova generazione, il cui telaio è realizzato in fibra di carbonio rispondendo ai più moderni standard di sicurezza. «Siamo felici di potere ufficializzare la partnership con Aprilia Racing. Avere un rapporto diretto con

un'azienda italiana leader del settore, era importante per potere fornire il giusto supporto a tutti i partecipanti al campionato. Siamo inoltre fiduciosi di potere acquisire con la Wolf GB08 Thunder, una consistente quota del mercato mondiale riservato a questa tipologia di vetture superlight», ha commentato Giovanni Bellarosa, general manager della Wolf Racing Cars. Va anche ricordato che il propulsore Aprilia di derivazione motociclistica che verrà impiegato dal prossimo anno, sarà piombato per l'intera stagione e senza necessità di rialzo. Tutto ciò naturalmente a favore dei costi, dal momento che il budget per la stagione, comprendente le tasse di iscrizione, prove libere e gomme, sarà di 70.000 euro. A fronte di un contributo di

100.000 euro destinato al vincitore, per prendere parte con una Wolf GB08 Tornado al campionato Endurance Cn. Nel frattempo è stato anche rivelato il calendario che, come era già stato annunciato in precedenza, si comporrà di sei appuntamenti, tutti su doppia gara di



GIANNI PROMUOVE IL PROGETTO

## Giudici in prima linea

Tra i team che hanno concretamente dato il proprio assenso al nuovo campionato monomarca, c'è quello che fa capo a Gianni Giudici, che il prossimo anno proseguirà il proprio impegno nella Mitjet Italian Series e schiererà allo stesso tempo due vetture nel Tricolore Prototipi. Con anni di esperienza in varie categorie, Giudici ha le idee chiare riguardo alla bontà del prodotto. «È l'unico campionato che parte da una pagina completamente bianca. Costa poco e si disputa con una vettura che è in grado di restituire le emozioni della guida. Se tutto va bene, avremo 20 macchine in pista e a fare la differenza saranno la capacità dei piloti e l'abilità dei meccanici, visto che non ci sarà bisogno di telemetristi e cose di questo genere. Ma soprattutto hai il casco in aria. Niente ruote coperte... Va pure detto che la vettura costa appena 47.000 euro, anche se secondo me vale pure di più. Questo significa che se la picchi non devi vendere la casa al mare. E non dovrai neppure cercare i ricambi, perché li trovi in pista. La Federazione ha fatto una cosa geniale. Con 70.000 euro oggi non si corre da nessuna parte. Bellarosa in questi anni ha saputo fare delle cose eccezionali. Ha investito, rilevando un marchio di grande valore come la Wolf, e si è sempre migliorato».

25' più un giro.

Il via da **Varano** (6 maggio), per proseguire con **Monza** (3 giugno), **Misano** (24 giugno), **Imola** (29 luglio), **Vallelunga** (9 settembre) e **Mugello** (7 ottobre).

Intanto sono arrivate le prime conferme. Nella sola settimana successiva al lancio del progetto, sono state infatti vendute ben sette delle 20 vetture che si punta a piazzare, benché l'obiettivo per la prima stagione sia più realisticamente di una quindicina di macchine al via. All'appello hanno già risposto Best Lap, Bad Wolves, GC e Team Giudici. Per quanto riguarda i piloti si fanno già i nomi di Stefano Attianese, Ivan Brandimarte, Filippo Caliceti, il canadese Ron Eckardt, Gianmarco Gamberini, Claudio Giudice e Maurizio Pitorri. A questi vanno aggiunti i tre driver dell'Autosport Sorrento che dovrebbero essere Giò Di Somma, Ida Petrillo e Gaetano Oliva.

**Dario Lucchese**



# Bossini family feeling

**P**er dieci anni, dal 1981, è stato uno dei protagonisti del Tricolore Rally. Nell'86 ha conquistato il Trofeo Italia Nord con la Lancia 037 e si è classificato terzo nel Campionato Italiano alle spalle di Dario Cerrato e Andrea Zanussi. Trent'anni dopo Giacomo Bossini è tornato al volante ma con un altro spirito, alternandosi su una Porsche Gt3 del team Autorlando con i figli Matteo e Paolo nelle gare della 3 Ore Endurance Champions Cup del Gruppo Peroni. Dalle strade alla pista, con tanti ricordi alle spalle e la voglia di divertirsi. Nel paddock dei circuiti sembra un insospettabile signore di mezza età. Eppure, qualche lustro fa, era uno dei rallisti di maggior fama in ambito nazionale. All'inizio degli anni 90 Bossini Sr. ha però preferito dedicarsi alla sua azienda. Una scelta forse difficile, che non ha comunque cancellato la sua grande passione per

**PAPÀ GIACOMO,  
BUON RALLISTA  
NEGLI ANNI 80,  
CORRE ADESSO  
IN PISTA CON  
I FIGLI MATTEO  
PAOLO. ED  
I RISULTATI NON  
MANCANO**

di **Dario Lucchese**

le corse, quelle di ieri e di oggi. «L'idea di tornare al volante l'ho sempre avuta - spiega Bossini Sr. - e del resto ho continuato a seguire i miei figli. Matteo, il più grande, ha iniziato dal basso. Per un periodo è stato pilota ufficiale della Tony Kart, prima di disputare alcuni rally. Paolo ha cominciato anche lui con i kart, facendo poi il salto nelle monoposto: la Formula Azzurra, quindi la F.3, fino al debutto nella A1Gp». Ma nella famiglia Bossini vige da sempre una regola: quella di rimanere con i piedi per terra. Così si è deciso di dare precedenza agli altri impegni della vita. Matteo e Paolo hanno proseguito i loro studi, laureandosi rispettivamente in farmacia ed economia e commercio. Gente con le idee chiare, lavoratori, persone semplici. Eppure Giacomo Bossini, come già detto, non era un outsider. Dopo la tragica scomparsa di Henri Toivonen e Sergio Cresto in Corsica ha continuato nei rally con l'Alfa Romeo 75 e le Lancia Delta Gruppo A. Fino al 1988, quando è passato alla Peugeot. «Io e Andrea Aghini eravamo i piloti ufficiali, anche se per me fu un anno altalenante, perché si trattava anche della prima stagione in cui salivo su una vettura a trazione anteriore» prosegue nel racconto Bossini padre. Testimone di una generazione ormai andata, gli abbiamo chiesto come è cambiato il mondo dei rally. «Difficile, se non impossibile, fare dei paragoni tra



### LA 037 ROSSA

Sopra, la Lancia 037 che papà Giacomo Bossini usava con successo nei rally italiani Anni '80. A fianco, Bossini Sr. sul podio insieme ai figli Paolo e Matteo, con i quali ha gareggiato in pista su una Porsche Gt3 del Team Autorlando (nella foto grande)

divertimento. Poterlo fare in questo modo mi sta dando tante soddisfazioni. Nel 2016 abbiamo conquistato il terzo posto tra le Gt nella 6 Ore di Roma, confrontandoci con gente come Giancarlo Fisichella. Quest'anno a Misano è arrivata una vittoria di classe. Abbiamo scelto la 3 Ore Endurance, perché è un campionato che ci consente di alternarci tutti e tre su una sola vettura. Sognare la 24 Ore del Nürburgring o quella di Spa è senz'altro lecito ma penso che per me, a 59 anni, sarebbe decisamente dura».

Paolo e Matteo - 28 e 32 anni - hanno seguito fin da piccoli le orme di papà Giacomo. Di loro, chi ha subito intrapreso una strada diversa è stato il più giovane. «Ho cominciato - spiega Paolo - in Formula Azurra nel 2005, con il team di Piercarlo Ghinzani, che all'epoca aveva lanciato la filiera Pilota Italia. L'anno seguente ho disputato un paio di gare nella F.3 Tricolore per poi disputare tutta la stagione nel 2007. Con il Team Italy ho preso parte l'anno dopo alla gara di Brno dell'A1Gp, svolgendo anche i test di Brands Hatch e Silverstone. La passione è nata guardando i nastri in Vhs dei rally che disputava mio padre. La 037 era una macchina stupenda, molto "spartana" rispetto alle vetture moderne. Ma io ho sempre amato la pista; è stato un amore a prima vista. Il sogno era di proseguire la mia carriera in auto. Ma il treno è ormai passato, le scelte sono state fatte e sono contento di dove siamo adesso. Però un pensiero a disputare tutti insieme una 24 Ore lo continuo a fare. Anche se è difficile gestire insieme lavoro e corse».

Eppure Paolo Bossini, quando correva in monopo- sto, piano di certo non andava. Nella A1Gp a dargli i consigli giusti è stato Enrico Toccacelo, ex- tester Minardi in F.1. In F.3 ha avuto come compagno di squadra Michele Rugolo. Quest'anno, con la Porsche di Autorlando, oltre alla vittoria di Misano, la famiglia Bossini ha conquistato un secondo posto a Imola. «Chi è il più forte di noi tre? Io ho più esperienza in pista, ma se dovessimo confrontarci in un rally le prenderei di santa ragione». ●

IL NOSTRO SOGNO È QUELLO DI FARE UNA 24 ORE TUTTI E TRE INSIEME SAREBBE BELLISSIMO!

GIACOMO BOSSINI



CHI È IL PIÙ FORTE FRA NOI? IO HO PIÙ ESPERIENZA IN PISTA MA NEI RALLY PAPÀ MI SUONEREBBE!

PAOLO BOSSINI



i nostri tempi e quell'epoca. Oggi c'è tanta tecnologia e anche se le vetture sono più semplici da guidare è altrettanto vero che vanno più forte. A fare la differenza, comunque, è sempre il pilota. Ai miei tempi il più bravo era Dario Cerrato, una persona taciturna, che sapeva fare molto bene il suo mestiere. Zanussi era fortissimo e aveva invece un carattere esplosivo, imprevedibile».

**- La 037 è stata uno dei miti della storia dei rally. Quali sensazioni le ha lasciato quella vettura?**

«Era una vera macchina da corsa, con telaio "da pista" e tante componenti in kevlar e carbonio. Quando la mettevai in moto sembrava che non riuscisse neppure a stare tutta assieme. Poi però marciava come un orologio svizzero. Quelle vetture avevano 320/340 cv ed erano realizzate con materiali che si potevano incendiare. Oggi, in termini di sicurezza, si sono fatti dei passi in avanti. Le vetture moderne sono maggiormente sicure ma anche più veloci. Anche le strade sono più sicure ma il pericolo rimane sempre».

**- Da cosa è scaturita la decisione di tornare a correre, per giunta in pista?**

«È stata una sorta di promessa mantenuta. Dopo che ognuno di noi, io e i miei figli, si è realizzato nel rispettivo campo lavorativo la volontà era di ritornare a correre ma tutti insieme e soprattutto per



CREDO CHE L'EURO F.OPEN SIA UNA DELLE SERIE MIGLIORI NEL RAPPORTO QUALITÀ-Prezzo

FABIO PAMPADO



# Tradizione Rp Motorsport

**Quarto titolo piloti** (il quinto come team) nell'Euroformula Open: per la Rp Motorsport non poteva esserci modo migliore di festeggiare il traguardo dei 20 anni di attività. La squadra guidata da Fabio Pampado assieme a Graziano Rocca e Francesco Roscio, nelle ultime nove edizioni del campionato organizzato da Jesús Pareja, ovvero da quando vi ha fatto il proprio ingresso, ha sfornato diversi campioni. L'ultimo in ordine di tempo è Harrison Scott, dominatore di questa stagione in cui ha ottenuto 12 vittorie e 11 pole position su un totale di sette doppi appuntamenti. Il ventunenne pilota inglese succede nell'albo d'oro a Niccolò Schirò, Sandy Stuvik e Vitor Baptista, che sempre con la compagine piacentina si sono imposti rispettivamente nel 2012, 2014 e 2015. Da due generazioni la Rp Motorsport continua a ritagliarsi uno spazio di riguardo nel mondo delle monoposto. In pratica dai tempi della F.Renault 2.0, quando tra le sue fila sono passati Daniel Ricciardo, Toni Vilander, Marco Bonanomi e Davide Valsecchi, solo per citare qualche nome. Il vecchio (si fa per di-

**VINCENDO L'ENNESIMO TITOLO NELLA EUROFORMULA OPEN, IL TEAM DI PAMPADO HA FESTEGGIATO NEL MIGLIORE DEI MODI I 20 ANNI DI ATTIVITÀ NEL MONDO DELLE CORSE**

di **Dario Lucchese**

re) e il nuovo che avanza: un confronto sicuramente interessante.

«Un po' di fiuto in effetti lo abbiamo, parlando di talenti. Certo è che le cose cambiano. Rispetto a qualche anno fa, il mondo va oggi sempre di corsa. C'è la tendenza da parte dei giovani a bruciare le tappe. A volte si fa il passo più lungo della gamba. La F.1 moderna? È un sogno ormai quasi impossibile da realizzare; bisogna guardare anche oltre e per questo stiamo pensando a un possibile impegno oltreoceano». Con poche parole, Pampado delinea bene quello che è il suo pensiero e lascia intravedere nuove aspettative per un team che non ha caso ha preso come riferimento un campionato ancora accessibile a tanti.

«Credo che l'Euroformula Open sia una delle serie con il migliore rapporto qualità-prezzo - prosegue Pampado - Abbiamo un calendario con delle piste fantastiche. Una vettura, che è la Dallara 312 nella versione più aggiornata ed i motori Toyota, sulla quale a noi squadre è concesso lavorare solo intervenendo sull'assetto. Inoltre, da noi un pilota fa



10.000 chilometri in una stagione. In Gp3, per fare un esempio, non so se arriva a percorrerne 3.500. Il format è quello giusto. Nell'Euroformula Open si è formata gente come Santiago Urrutia e Ed Jones, oggi protagonista nella Indycar».

A proposito di campioni, nella Rp Motorsport hanno militato diversi nomi famosi. Al numero uno della squadra emiliana, abbiamo chiesto quale ricordo hanno lasciato? «Riccardo, che ha corso con noi nel 2007, è rimasto praticamente lo stesso di dieci anni fa, nonostante sia arrivato fino alla F.1. Il personaggio che vedete in Tv, è lo stesso della realtà. Tecnicamente l'ho sempre reputato molto costante e veloce. Con lui non abbiamo vinto perché davanti c'erano i piloti Red Bull, che avevano un altro budget mentre noi eravamo un team ancora piccolo. Nel 2002, quello con Bonanomi e Vilander fu un anno bellissimo. Il primo era estremamente veloce, mentre il finlandese si distingueva per la sua grinta. Valsecchi secondo me è stato gestito male, perché dalla sua aveva entrambe le doti: veloce, ma con una frenata micidiale; praticamente imbattibile nei duelli».

Ma Pampado ha anche delle parole di riguardo per gli "ultimi arrivati". «Schirò con noi credo che sia stato l'unico italiano a vincere un campionato di F.3 a 17 anni. E dire che pochi mesi prima era quasi intenzionato a lasciare tutto. Scott è sicuramente quello che ci ha impressionato di più, perché una delle sue caratteristiche è quella di sapere ascoltare i consigli che gli vengono dati dagli ingegneri



**RICCIARDO CHE HA CORSO CON NOI NEL 2007, È RIMASTO LO STESSO DI DIECI ANNI FA**

**FABIO PAMPADO**



### QUINTO TITOLO TEAM, QUARTO PILOTI

È stata ancora una volta esaltante la stagione della Rp Motorsport che ha colto il quarto titolo piloti e il quinto come team nell'EuroFormulaOpen



ri e questo nonostante sia un pilota senza dubbio vincente».

Di strada, la squadra fondata nel '97 da Pampado, Carlo e Francesco Roscio, ne ha percorsa tanta. Gli inizi nella F.Junior Monza, con il pilota Andrea Barbieri, fratello del meccanico Alessandro, campione con la Mandelli. Quindi la F.Renault 2.0 e qualche apparizione anche nella F.3 nazionale, prima di approdare con successo nell'Euroformula Open diventando, assieme alla Prema, uno dei team che oggi portano in alto i colori italiani. Dal 2016 l'impegno si è esteso inoltre anche alla Formula 3.5 V8, con la creazione della Rp Motorsport Racing, grazie al supporto della famiglia Saibene, mentre la sede originaria è stata spostata in quella più ampia di Gropparello.

«Con il nostro nuovo coinvolgimento in una categoria superiore come la Formula 3.5 V8, cerchiamo di dare continuità al nostro lavoro, portando avanti i piloti che hanno iniziato assieme a noi. Abbiamo continuato a seguire i vari Stuvik e Schirò, dandogli dei suggerimenti riguardo alle scelte da prendere, tenendo i rapporti con varie squadre anche nel Gt - conclude Pampado - La forza della Rp Motorsport è quel nucleo di persone, meccanici e ingegneri, che lavorano ormai insieme da una vita. Siamo sempre stati attenti a creare un clima familiare, che per un ragazzo di 16 anni che inizia a correre in monoposto è molto importante. Personalmente cerco di dare a questi giovani, quando possibile, anche un insegnamento di vita. Più cresco e più mi viene naturale». ●



# AF Corse anche a Vallelunga

LA SQUADRA PROTAGONISTA NEL WEC CON LE FERRARI UFFICIALI CONQUISTA LA GARA ENDURANCE CAPITOLINA CON PERAZZINI, CIOCI E IL DANESE JENSEN

di **Dario Lucchese**

**I**l team AF Corse ha portato al successo nella 6 Ore di Roma la Ligier Jsp3, al termine di una gara senza respiro che nei 215 giri completati è stata neutralizzata solo da due safety car. Una gara condizionata nell'ultima ora e mezza dalla pioggia e al termine della quale a tagliare davanti a tutti il traguardo è stato Mikkel Jensen, autore di una prova accorta ma anche arricchita dal giro più veloce. Il 22enne danese, quest'anno alla sua prima stagione nell'European Le Mans Series, ha concluso in maniera trionfale il suo debutto nella endurance capitolina assieme ai più esperti Marco Cioci e Piergiuseppe Perazzini, i quali hanno potuto festeggiare la loro sesta affermazione in questo classico appuntamento di fine stagione (l'ultima loro vittoria risale al 2014, quando si imposero con Giancarlo Fisichella al volante di una Ferrari 458 della squadra piacentina).

«Probabilmente per noi è stata l'edizione più difficile - ha commentato Perazzini - . Non solo a causa della pioggia ma anche per un problema di blistering ad una gomma, che abbiamo dovuto cambiare a mezz'ora dalla fine, pur sapendo che i nostri avversari non erano lontani».

Seconda ad 1 giro è giunta al traguardo la Wolf Gb08 Tornado di Ivan Bellarosa e Guglielmo Belotti. Ancora una volta l'equipaggio dell'Avon Formula è stato protagonista della gara romana. In qualifica Bellarosa ha bissato la pole dello scorso anno, rifilando oltre un decimo al terzetto della AF Corse. Il lombardo è rimasto a lungo al comando dopo il via, ma non tutto è filato liscio.

«Con l'asciutto, dopo aver montato un set di pneumatici nuovi, la nostra vettura era inguidabile e non so perché. Ci abbiamo comunque creduto fino all'ultimo» sono le parole di Belotti, che proprio con Bellarosa si era già imposto due anni fa. In ogni caso è stata un'edizione particolarmente incerta della 6 Ore di Roma, con i tre drive through obbligatori per le vetture Lmp3 a rimescolare continuamente la situazione. A salire sul podio assoluto e della classe Bronze sono stati Jacopo Baratto, Francesco Dracone e Gabriele Lancieri, terzi con un'altra Ligier Jsp3 della Bhk Motorsport. Identica vettura per l'equipaggio Rgp composto da Marco Cencetti (straordinario con il bagnato nelle fasi conclusive),

Ioannis Inglessis e Luca Visentin, che hanno concluso quarti. A imporsi tra le Gt è stata invece la Lamborghini Huracán Gt3 della Attempto Racing dei turchi Aka Arkin, Ulku Umut e Guven Ayhancan, quinti pur con tre soste extra per un problema con le gomme e protagonisti di una volata finale con la Mercedes Amg della famiglia Zumstein (con Adrian e Manuel vincitori del titolo della 3 Ore Endurance Champions Cup) e la Bmw Z4 del Borusan Automotiv condotta da Biter-Kocabiyyik-Ayhan, che hanno concluso tutti nello stesso giro.

Molta sfortuna per Davide Amaduzzi, "Paco" e Checco Malavasi, sestimi nella sessione di prove del sabato ma costretti ad uno stop per un problema ad una pinza dei freni della Wolf della Emotion già nel corso della prima ora e fermi a due ore dal termine, anche se classificati per un solo giro. Questo ha consentito a Malavasi di andare a punti e laurearsi campione Ecc nella Bronze. Dominio in solitudine nella Silver (Turismo) per la Seat Leon di Alessandro Revello e Filippo Vita. ●

## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Perazzini-Cioci-Jensen (Ligier Jsp3); 2. Bellarosa-Belotti (Wolf Gb08 Tornado); 3. Dracone-Baratto-Lancieri (Ligier Jsp3).

Le classifiche complete sono riportate a pagina 80

fotografie FOTOSPEEDY

## LIGIER VS WOLF

Appaiate in curva, sopra, le protagoniste della 6 Ore di Roma a Vallelunga: a sinistra la Wolf giunta seconda, a destra la Ligier vincitrice con Jensen, Perazzini e Cioci, a destra. Sotto a destra, in senso orario la Seat Leon di Bergonzini e Verrocchio; la Ligier di Dracone, Baratto, Lancieri e la Lambo Huracan dei turchi Arkin, Umut e Ayhancan, primi tra le Gt





## VINCONO BERGONZINI E VERROCCHIO

# Seat nella gara di supporto

La Endurance 2.0 si evolve. Con uno schieramento che ha confermato i numeri dello scorso anno (13 gli equipaggi al via), l'edizione 2017 della gara che ormai da sei anni fa da supporto alla 6 Ore di Roma ha visto la partecipazione di diverse Tcr: quattro vetture hanno concluso nelle prime cinque posizioni, con la vittoria andata alla Seat Leon di Matteo Bergonzini e Daniele Verrocchio. L'equipaggio della Bf Motorsport

ha relegato a poco più di 53" l'Audi Rs3 Lms Dsg della Pit Lane Competizioni, sulla quale si sono alternati Roberto Molino, Max Mugelli e Graziano Vannini. Quindi la Lotus Elise Pb-R di Stefano D'Aste e Franco Nespoli, privati del secondo posto da

un'irregolarità nelle soste tradottasi dopo l'arrivo in 15" di penalità. Protagonista anche Enrico Bettera, autore della pole con un'altra Audi Tcr della Pit Lane Competizioni (dotata di cambio sequenziale), in qualifica di oltre cinque decimi più veloce di Bergonzini-Verrocchio. Bettera si è portato al comando, lottando nelle fasi iniziali con D'Aste, autore a sua volta di un ottimo "stint" dopo essere scattato dalla seconda fila; ma la rottura di un ammortizzatore lo ha costretto alla resa allo scadere della prima ora, dopo che aveva fatto segnare il giro più veloce. Al quarto e quinto posto hanno concluso le Honda Civic Tcr di Renato Gaiofatto-Loris Dal Degan e Luigi Bamonte. Settima assoluta la Clio di Cristian Ricciarini e Filippo Distrutti.

### AL TRAGUARDO

Gara: 1. Bergonzini-Verrocchio (Seat Leon Tcr); 2. Molino-Vannini-Mugelli (Audi Rs3 Lms Tcr).

Le classifiche complete sono riportate a pagina 80





# Harakiri all'italiana

**CALDARELLI E QUINTARELLI SI TOCCANO NEL GIRO DI LANCIO E IL TITOLO NELLA SERIE GIAPPONESE VA A HIRAKAWA-CASSIDY**

**E** finita prima della partenza la lotta tutta italiana per il titolo del Super GT giapponese andata in scena nell'appuntamento finale di Motegi. Andrea Caldarelli e Ronnie Quintarelli si sono infatti toccati nel giro di lancio, cosa che ha danneggiato in maniera consistente la vettura del pescarese e lasciato di fatto strada alla Lexus gemella di Ryo Hirakawa e Nick Cassidy, secondi al traguardo e campioni 2017. Poco prima dello start, Quintarelli è giunto al bloccaggio

mentre scaldava gomme e freni, cosa che ha portato Caldarelli ad arrivarci molto vicino, e alla piega successiva è arrivato il contatto: è bastato poco, un errore di valutazione nella formazione due a due, o una semplice incomprensione. Sin dal primo passaggio, Caldarelli ha iniziato a perdere posizioni, col frontale danneggiato, e al sesto giro è stato spedito in testacoda dall'altra Nissan di Daiki Sasaki, vedendosi costretto a tornare ai box. Inoltre, la toccata ha promosse

## AL TRAGUARDO

Gara: 1. Matsuda-Quintarelli (Nissan Gt-R); 2. Hirakawa-Cassidy (Lexus LC500); 3. Tachikawa-Ischiura (Lexus LC500).

Le classifiche complete sono riportate a pagina 80

Nonostante la vittoria nell'ultimo round della stagione Quintarelli e Matsuda, sotto, hanno dovuto cedere il titolo a Hirakawa-Cassidy, sopra, che in gara sono giunti alle loro spalle



so al secondo posto Cassidy e Hirakawa, mettendoli in posizione di conquistare il titolo comunque andassero le cose.

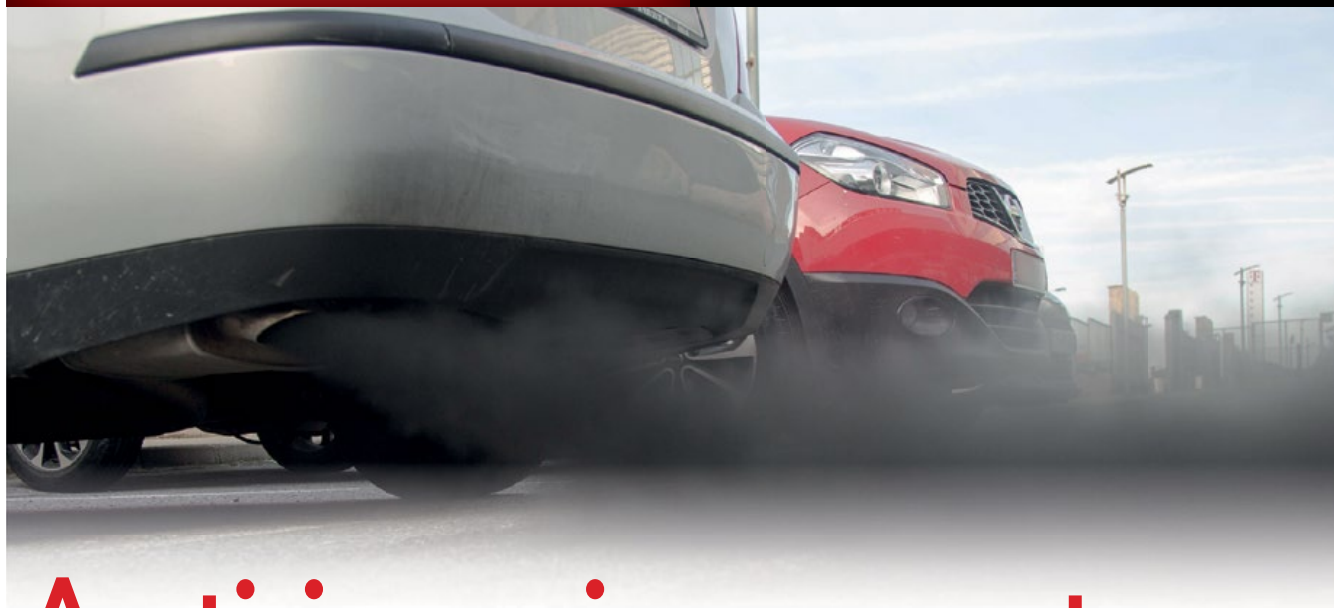
Non è servito il perentorio successo di Quintarelli e Matsuda, ottenuto dopo una pole position da record in qualifica e che ha riportato la Nissan al top dopo oltre un anno di assenza, vendicando anche le grandi difficoltà che erano costate il titolo nel 2016 proprio a Motegi. Un peccato anche che tutto questo potenziale Nissan sia arrivato solo sul finale dopo il dominio assoluto delle Lexus nella prima parte della stagione. Il team Nismo in particolare è riuscito a sviluppare la GT-R ribaltando quelle che erano le condizioni iniziali, dimostrando ancora una volta i punti di forza di una serie che lascia ampie aree di miglioramento a squadre e "gommisti". Il credito va ovviamente anche ai campioni, entrambi solo ventitreenni. Sin dai primi chilometri in Super GT, il neozelandese Cassidy, in arrivo dalla Formula 3 Europea dove aveva incontrato difficoltà di adattamento, si è rivelato un protagonista di punta, ambientandosi subito e mettendo a segno ottime prove. D'altra parte, Hirakawa si è confermato come uno dei migliori giovani piloti giapponesi: cresciuto per diventare un top-driver sin dai primi passi nel motorsport di casa, aveva come il compagno vinto il Formula 3 nipponico. Ad orchestrare il tutto, Masanori Sekiya, primo giapponese a trionfare a Le Mans e ora Manager del team Tom's. Dopo aver visto trionfare gli arcirivali della Sard nel 2016, si è tolto il pensiero chiudendo al vertice questa stagione.

*Marco Cortesi*

## I NOSTRI COMUNQUE IN EVIDENZA

### Applausi per la qualità

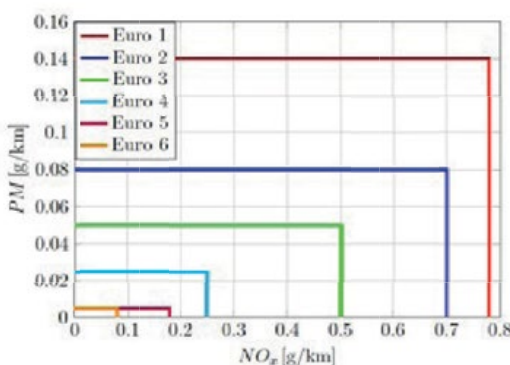
Anche nel 2017, a dispetto del contatto di Motegi, hanno brillato le qualità dei piloti italiani presenti nel Super GT. Per il secondo anno consecutivo, Caldarelli avrebbe probabilmente meritato il titolo per la solidità di rendimento col team Le Mans contro le "armate" rivali. Tuttavia, un po' come avvenuto nel 2016, ben difficilmente Lexus avrebbe rischiato di "sacrificare" le chance di titolo per una battaglia interna, anche se il potenziale mostrato è stato inequivocabile. Lo stesso dicasi per Quintarelli, che al sabato ha lasciato tutti a quasi un secondo di distacco, aprendo già di fatto la rincorsa a un 2018 che si preannuncia caldissimo.



# Anti-inquinamento l'evoluzione delle leggi

**A**ll'inizio di ogni stagione invernale, quando le precipitazioni scarseggiano e l'impiego delle autovetture aumenta a causa del clima più rigido, assistiamo a stop del traffico o ad altre bizzarre soluzioni che vorrebbero ridurre le emissioni inquinanti in finestre di tempo ristrette e limitate. La soluzione più comunemente adottata nei grandi centri urbani impone lo stop agli autoveicoli che non rispettano una determinata normativa Euro X (dove X è un numero che è aumentato negli ultimi anni), oppure che non siano alimentate da combustibili ritenuti "eco-sostenibili". In aggiunta, ogni volta che ascoltiamo la pubblicità di un nuovo autoveicolo o motoveicolo, particolare enfasi viene indirizzata al rispetto dell'ultima normativa Euro oppure alla possibilità di circolare durante i blocchi del traffico. È utile, quindi, comprendere l'evoluzione della normativa anti-inquinamento e come la sua evoluzione stia influenzando la progettazione e lo sviluppo dei nuovi autoveicoli/motoveicoli. Fondamentalmente, la normativa Euro impone dei limiti in termini di emissioni inquinanti (grammi per chilometro - g/km) per le principali sostanze ritenute essere nocive: monossido di carbonio (CO), ossidi di

L'Unicusano Lab propone un excursus dettagliato sui limiti fissati dalla normativa Euro dal '92 a oggi



azoto (NO<sub>x</sub>), idrocarburi incombusti e ossidi di azoto (HC + NO<sub>x</sub>) e particolato (PM). In aggiunta, i valori soglia vengono esplicitati in tabelle differenti per alimentazione a benzina e per alimentazione diesel. Nella pratica, tali valori vengono misurati mediante specifici cicli di omologazione installando l'autoveicolo (motoveicolo) sui banchi a rulli ed eseguendo prove standard. La normativa Euro 1, risalente al 1992, imponeva dei limiti su tutte le sostanze precedentemente enunciate, senza fare tuttavia riferimento a limiti specifici per gli NO<sub>x</sub>, che ven-

gono esplicitamente dichiarati a partire dalla normativa Euro 3 del 2000. In aggiunta, il particolato (PM), fino alla normativa Euro 4, è stato limitato esclusivamente per i motori alimentati a gasolio. Dalla normativa Euro 5 (2009) il limite sul PM è stato introdotto anche per motori alimentati a benzina dato il sempre maggiore utilizzo dell'iniezione diretta. Dal 2014 è in vigore la normativa Euro 6 che ha imposto limiti particolarmente stringenti per particolato e NO<sub>x</sub>. Tale evoluzione ha costretto i produttori di autoveicoli ad installare sistemi di post-trattamento sempre più complessi e che richiedono particolare gestione e comportano un elevato costo di installazione e manutenzione (ove necessario). Si riporta una figura di sintesi che rappresenta l'evoluzione delle normative anti-inquinamento in un piano NO<sub>x</sub>-PM relativamente a motori diesel.

# Giovani **talenti** crescono

**C**inque ragazzi, tra i 16 e i 17 anni, cinque giovanissimi selezionati dagli osservatori della Scuola Federale Acì Sport e da quelli della Ferrari Driver Academy, approdati al 14° Supercorso Federale Acìsport dopo essere passati anche attraverso i due camp organizzati a Fiorano dalla Fda. Per loro, Leonardo Lorandi, Enzo Fittipaldi e Marcus Armstrong, quelli della F.4, Marzio Moretti e Gastone Sampieri per i kart, si sono aperte le porte del Circuito Piero Taruffi di Vallelunga, struttura che li ha visti protagonisti di un programma intenso con circa 3000 chilometri percorsi in tre giorni. Dopo una prima giornata dedicata ai test psico-fisici, in collaborazione con Formula Medicine e alla guida al simulatore grazie al supporto di CarMan, Leonardo Lorandi, vincitore nel Trofeo Rookie dell'Italian F.4 Championship Powered by Abarth, Marcus Armstrong, Campione Italiano Formula 4 ed Enzo Fittipaldi, quest'anno vice campione rookie e, assieme ad Armstrong pilota Ferrari Driver Aca-

**CON IL 14°  
SUPERCORSO  
FEDERALE  
SI È CONCLUSO  
IL PERCORSO  
FORMATIVO  
DI ACI SPORT  
E FERRARI  
DRIVER ACADEMY  
PER GIOVANI  
TALENTI.  
ECCO I RISULTATI**

demy, hanno seguito i consigli degli istruttori della Scuola Federale Acì Sport, calandosi nell'abitacolo della Tatuus F.4 Power, una Formula 4 potenziata sino a 210 Cv e con aerodinamica regolabile. 400 i chilometri affrontati da ciascuno dei tre piloti; con simulazioni di qualifica con pneumatici nuovi, long run e prove di partenza. Nelle due giornate conclusive Marcus Armstrong ed Enzo Fittipaldi hanno percorso circa 250 chilometri a bordo della Ferrari 488 Challenge fornita da Ferrari Corse Clienti, mentre Lorandi ha potuto alternarsi alla guida della vettura del Cavallino e sulla Lamborghini Huracan Supertrofeo della Lamborghini Squadra Corse. Per Marzio Moretti e Gastone Sampieri, piloti selezionati a seguito dei camp organizzati da Ferrari Driver Academy, infine, la prima giornata in pista li ha visti al volante delle Abarth 695, vetture utilizzate nel Trofeo Abarth Selenia. Circa 250 chilometri effettuati dai due piloti classe 2000, affiancati nella prima parte della giornata dagli istruttori



della Scuola Federale Acì Sport. Poi è stata la volta delle Tatuus di Formula 4, che hanno accompagnato i due giovani ragazzi provenienti dal mondo del kart nella terza e nella quarta giornata sul tracciato capitolino. Circa 400 chilometri percorsi, con diversi set di pneumatici che hanno consentito un lavoro in progressione seguito con attenzione da Raffaele Giammaria, direttore della Scuola Federale Acì Sport e dagli istruttori Eddie Cheever Jr., Gabriele Lancieri, Renato Leporelli, Edoardo Liberati, Andrea Piccini ed Enrico Toccacelo, con la supervisione di Giancarlo Minardi. A seguire i progressi dei cinque giovani piloti anche Massimo Rivola, responsabile Ferrari Driver Academy.

Alla fine nessuno è stato proclamato vincitore ma c'è una serie enorme di dati raccolti e di analisi precise sulle potenzialità e su gli ambiti di crescita di ciascun pilota. «La sensazione generale che questo corso ci lascia – ha affermato alla fine Raffaele Giammaria – è quella di una notevole qualità dei piloti presenti. In quelli provenienti dalla Formula 4 ci ha impressionato soprattutto la facilità con la quale sono passati alla guida di vetture estremamente più potenti rispetto a quelle da loro comunemente usate come le vetture della categoria Gt da oltre 600 cavalli. Per i kartisti invece occorre soprattutto sottolineare che i loro tempi sono stati assolutamente all'altezza dei migliori realizzati negli anni precedenti». ●



#### FOTO DI GRUPPO CON IL PRESIDENTE

Sopra, da sinistra, i "magnifici cinque" partecipanti al Supercorso Federale: Gastone Sampieri, Enzo Fittipaldi (nipote del grande Emerson), Marcus Armstrong, Leonardo Lorandi e Marzio Moretti posano accanto al Presidente Acì Angelo Sticchi Damiani



#### ANGELO STICCHI DAMIANI

**Presidente Automobile Club d'Italia**

«Il nostro obiettivo principale è quello di fare crescere i giovani ed avviarli alle categorie più importanti e, in questo senso, è stato e sarà fondamentale l'accordo di collaborazione raggiunto tra Acisport e Ferrari Driver Academy. Siamo infatti alla ricerca di risultati concreti ed è sotto l'occhio di tutti che questi stanno arrivando. Giovinazzi terzo pilota Ferrari è forse il più eclatante, come lo sono la partecipazione di tanti altri giovani nostri piloti alle maggiori serie internazionali, partecipazioni che nella prossima stagione avranno un ulteriore incremento. In questo ormai rodato meccanismo di crescita il Supercorso ed il lavoro degli Istruttori della Scuola Federale Acisport "Michele Alboreto", assumono un ruolo centrale. Un ruolo che fra l'altro di anno in anno si allarga per abbracciare non solamente i giovani piloti italiani, ma anche i migliori ragazzi di altre nazionalità. Credo infatti che uno dei risultati più importanti che siamo riusciti ad ottenere in questi ultimi anni, sia proprio quello di aver riportato il nostro Paese ad essere, come già in passato, tappa indispensabile di passaggio per i piloti di tutto il mondo destinati a grandi risultati».

#### MASSIMO RIVOLA

**Responsabile Ferrari Driver Academy**

«La collaborazione con Acisport sta dando dei frutti molto interessanti. Quest'anno grazie a questo accordo abbiamo tenuto due camp di tre giorni a Fiorano, dove i ragazzi sono stati valutati dal punto di vista medico, sportivo, mentale, seguite da prove al simulatore e naturalmente da quelle in pista. Qui a Vallelunga abbiamo tenuto un corso molto più articolato e lungo con gli istruttori della Scuola Federale Acisport che hanno seguito i ragazzi per quattro intere giornate. È stato davvero spettacolare e interessante vedere questi piloti giovanissimi, come quelli che vengono dal kart, salire per la prima volta sulle Abarth 695 e successivamente le Tatuus Formula 4, o come quelli provenienti dalle F4 impegnarsi in pista con la versione evoluta della monoposto, la F4 Power, e poi con le Ferrari 488 Challenge. Credo che la Formula 4 sia una monoposto perfetta per i ragazzi che provengono dal kart. La formula in Italia è assolutamente ben frequentata con giovani talenti che vengono da tutte le parti del mondo. Ragazzi di qualità come quelli scelti da Fda il brasiliano Enzo Fittipaldi ed il neozelandese Marcus Armstrong, fra l'altro quest'anno laureatosi campione italiano proprio nella Formula 4». ●

# Leclassefiche

## VELOCITÀ ENDURANCE

### 6 Ore di Roma

Resoconto della gara a pag. 74  
Valllunga (Rm), 2-3 settembre 2017  
**Assoluta:** 1. Perazzini-Ciocci-Jensen (Ligier Jsp3) 215 giri in 6.01'33"272, alla media di 145,749 km/h (1. Bronze); 2. Bellarosa-Belotti (Wolf GB08 Tornado) a 1 giro; 3. Dracone-Baratto-Lancieri (Ligier Jsp3) a 2 giri; 4. Inglessis-Cencetti-Visentini (Ligier Jsp3) a 5 giri; 5. Akirin-Umut-Ayhancan (Lamborghini Huracán) a 11 giri (1. Gold); 6. M. Zumstein-A. Zumstein-P. Zumstein (Mercedes Amg Gt3) a 11 giri; 7. Biter-Kocbiyik-Ayhan (Bmw Z4) a 11 giri; 8. Cuneo-N. Magnoni-Pirri (Norma Fc) a 12 giri; 9. Tanaka-Ceresoli (Ferrari 458) a 19 giri; 10. Mutlubas-Gedik-Germirli-Saygili (Bmw Z4) a 20 giri; 11. G. Bossini-M. Bossini-P. Bossini (Porsche 997) a 21 giri; 12. Scarpellini-Biolghini-Spiridonov (Porsche 997) a 42 giri; 13. Mastrobardino-Leporelli-Di Cannossa (Wolf GB08) a 45 giri; 14. Revello-Vita (Seat Leon) a 47 giri (1. Silver); 15. Amaduzzi-"Paco"-Malavasi (Wolf GB08) a 63 giri.

**Giro più veloce:** il 158° di Jensen in 1'30"010, alla media di 163,381 km/h.

### ENDURANCE 2.0

**Assoluta:** 1. Bergonzini-Verrochio (Seat Leon Tcr) 63 giri in 2.00'02"074, alla media di 128,640 km/h; 2. Molino-Vannini-Mugelli (Audi Rs3 Lms Tcr) a 53"988; 3. D'Aste-Nespoli (Lotus Elise) a 57"315; 4. Gaiofatto-

Dal Degan (Honda Civic Tcr) a 1'28"296; 5. Bamonte (Honda Civic Tcr) a 1 giro; 6. Revello-Vita (Seat Leon) a 3 giri; 7. Distrutti-Ricci (Renault Clio) a 3 giri; 8. Tanzi-Pelatti (Porsche Cayman) a 4 giri; 9. Tarabini-Tassi (Bmw M3 E36) a 5 giri; 10. Ceresoli-Tanaka (Seat Ibiza) a 11 giri.

**Giro più veloce:** il 7° di Bettera in 1'43"001, alla media di 142,775 km/h.

### SUPER GT

Resoconto della gara a pag. 76

11-12 novembre 2017 Motegi (J)

**Gara:** 1. Matsuda-Quintarelli (Nissan GT-R) 53 giri in 1h31'44"581 alla media di 166,425 km/h; 2. Hirakawa-Cassidy a 6"263; 3. Tachikawa-Ishiuira a 13"353; 4. Tsukakoshi-Kogure (Honda NSX) a 19"962; 5. Yamamoto-Izawa (Honda NSX) a 20"537; 6. Motoyama-Chiyo (Nissan GT-R) a 20"857; 7. Yasuda-Mardenborough (Nissan GT-R) a 38"909; 8. Kovalainen-Hirate a 46"745; 9. Nojiri-Kobayashi (Honda NSX) a 1'01"721; 10. Baguette-Matsuura (Honda NSX) a 1'28"669; 11. Mutoh-Nakajima (Honda NSX) a 1 giro; 12. Sasaki-De Oliveira (Nissan GT-R) a 1 giro; 13. Oshima-Caldarelli a 2 giri; 14. Nakajima-Rossiter a 11 giri; 15. Sekiguchi-Kunimoto a 15 giri (gli altri su Lexus LC500).

**Giro più veloce:** il 4° di Quintarelli in 1'40"077 alla media di 172,716 km/h.  
**In campionato:** 1. Hirakawa-Cassidy 84 punti; 2. Matsuda-Quintarelli 82; 3. Oshima-Caldarelli 63; 4. Tachikawa-Ishiuira 62; 5. Rossiter 53.

# L'OUTLET DI

per informazioni [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

# AUTO SPRINT

## SPORT

**SOLO UN PICCOLO UOMO USA VIOLENZA SULLE DONNE PER SENTIRSI GRANDE**

**Sn1 pro 125cc RACE**

**BASTA VIOLENZA SULLE DONNE**

**COACH DRIVER: CASTIGLIONE**

**VENUTO, CALVAGNI, CARUSO**

**SELEZIONE NAZIONALE PILOTI**

## SN1-Pro AL GIRO DI BOA

Con il 4° Round in programma, svoltosi lo scorso week end, la Sn1-Pro, è arrivata al giro di boa, della stagione numero 16. E le difficoltà, per i piloti, si fanno sempre più grandi, con i mezzi che diventano sempre più difficili ed impegnativi da guidare. In questo contesto, le tre manche che hanno costituito lo scorso round sono state incerte e combattute sino all'ultimo giro. Nella prima, Tomas Calvagni, ha colto il suo 41.esimo successo, precedendo di pochissimo, un combattivo Maurizio Rizzo. Terzo, il rimontante Mario Longo. Nella manche 2, ad issarsi in vetta, è stato Nicola Venuto, con Mario Longo ed Enrique Caruso, ad inseguire. Proprio Caruso, ha dominato la 3ª manche, con Longo ancora a podio, seguito da Rizzo. Anche la Selezione Nazionale Piloti, dice STOP ALLA VIOLENZA SULLE DONNE, in ogni sua forma. Chi usa la forza, contro una donna, una bambina, o un essere comunque più debole non merita il perdono, ma solo la galera!

Per info: [facebook/selezionenazionalepiloti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepiloti) o [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

18-19 novembre

MONDIALE ENDURANCE

Ultimo round ad Al Sakhr

[www.fiawec.com](http://www.fiawec.com)

FORMULA V8 3.5

Ultimo round ad Al Sakhr

GP MACAO

F3 Internazionale a Macao

[www.macao.grandprix.gov.mo](http://www.macao.grandprix.gov.mo)

FIA GT WORLD CUP

Gt a Macao

[www.macao.grandprix.gov.mo/gp/gt3/home](http://www.macao.grandprix.gov.mo/gp/gt3/home)

WTCC

round a Macao

[www.fiawtcc.com](http://www.fiawtcc.com)

TCR SERIES

round a Dubai

[tcr-series.com](http://tcr-series.com)

NASCAR

Sprint Cup a Homestead-Miami

[www.nascar.com](http://www.nascar.com)

RALLY

17-19 novembre

RALLY AUSTRALIA

Mondiale Rally a Coffs Harbour

[www.rallyaustralia.com.au](http://www.rallyaustralia.com.au)

RALLY BALCONE DELLE MARCHE

Raceday a Cingoli

[www.rallybalconedellemarche.it](http://www.rallybalconedellemarche.it)

RALLY COLLI DEL MONFERRATO

RallyRonde a Moncalvo

[www.vmmotorteam.it](http://www.vmmotorteam.it)

RALLY DAY POMARANCI

RallyRonde a Pomarance

[www.jollyracingteam.it](http://www.jollyracingteam.it)

RALLY VALLE DEL SOSIO

RallyDay a Chiusa Scalfani

[www.comune.chiusascalfani.pa.it](http://www.comune.chiusascalfani.pa.it)

## 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.

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

# AUTO SPRINT

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](mailto: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](http://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 (dal'estero Bic: BPPITRXXX)

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

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

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

Accertamenti Diffusione Stampa

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

Logo FIEG

Logo ADS



**Bordonaro-Bono (Suzuki) primi nell'Italian Baja d'Autunno che ha chiuso il Tricolore Cross Country**

*Libero di avere tutta  
la velocità che vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

**T**

LA FIBRA PER TUTTI

**19<sup>,95</sup>** €

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

SUTTON-IMAGES.COM

Prost Jr in un'immagine dello scorso anno, a simbolizzare la svolta positiva della F.E



LA SERIE A EMISSIONI ZERO SI CONFERMA IN ASCESA

## Svolta positiva per la F.E

La mia riflessione di oggi su un tema tanto discusso, è: se dopo l'acquisto della Opel da parte del gruppo Psa, si parla insistentemente di convertire il brand interamente al ramo elettrico, se la Jaguar, con la provocazione E-Tipe degli Anni '60 a propulsione elettrica, ha inteso realizzare un ipotetico "ponte" fra il passato e futuro (un prototipo che farà

A PROPOSITO DEI FUTURI CRITERI ISPIRATORI DELLE REGOLE

## F.1 in prospettiva

Mi spiace ma una volta tanto sono d'accordo con gli americani. Bisogna decidere se la F.1 deve essere un laboratorio o uno sport. Da sempre un titolo riservato al massimo ai 2 o 3 piloti che hanno la macchina migliore ha oggettivamente un valore sportivo bassissimo anche se un richiamo mediatico enorme. Pur essendo grande tifoso di Hamilton, il fatto che piloti come Alonso o tanti altri che potrebbero inserirsi nella lotta per il titolo siano di fatto esclusi da qualsiasi possibilità di vittoria, cancella gran parte dell'aspetto sportivo della categoria, condannando altresì lo spettatore alla noia. Ben vengano pertanto regole simili alla F.Indy dove molti più campioni hanno possibilità di affermarsi, dove, pur essendo squadre più ricche e competitive, si vedono 8/10 diversi vincitori per stagione, dove ogni squadra fa correre parecchi piloti, dove le macchine sono simili, dove in fin dei conti vince quasi sempre il più forte della stagione, con buona pace della Ferrari.

Paolo Rocca

*Di certo la F.1 come sfida purista e assoluta dell'ipertecnologia è più uno slogan che una realtà. Ciò che conta è che la tecnologia non diventi più importante del pilota, sennò si va fuori tema. La F.1 nasce non a caso come campionato Piloti e solo in seguito premia anche le Case. È bene tenerlo presente sempre. Quanto a una ventilata ispirazione "americana" è bene tenere in considerazione i lati positivi della serie a base Usa, ma un conto sono le corse Stars and Stripes, un altro è la F.1. Il principio giusto è quello di mantenere la propria identità sapendo far tesoro anche delle lezioni altrui. Ma queste sono solo parole. Vedremo quali saranno le future concretizzazioni normative prescelte. E speriamo bene.*

certo storcere il naso ai puristi, ma è dai dibattiti che possono nascere nuovi spunti e prospettive), allora qualcosa di importante nel mondo degli autoveicoli sta accadendo.

C'è da chiedersi in questo momento, se la ormai ambitissima (dai grandi marchi) Formula E, sia ormai quella "costola" della Formula Uno, che meglio della stessa donatrice rappresenterà negli anni a venire il futuro energetico su pista dei mezzi di trasporto.

Era iniziata in sordina questa Formula E, con la sua scarsa potenza e quel ronzio da modellini radiocomandati, ma presto si è compreso, e sono stati grandi marchi come Audi che ha abbandonato il costosissimo Wec per approdare in forma ufficiale alla "E" e lo sarà la stessa mattatrice della F.1, la Mercedes a comprenderlo.

Ebbene, non solo perché Marchionne minaccia di far uscire il glorioso marchio Ferrari dalla F.1 (cosa mai accaduta da quando la massima formula esiste), in seguito al paventato cambiamento di rotta da parte del nuovo padrone Liberty Media, ossia in favore di una turbina in più e un Ers in meno, perché ciò per abbassare i costi e nel contempo attirare nuovi costruttori, è chiaro che l'immagine della F.1 rimane e rimarrà legata (almeno per il prossimo decennio) non solo alla Ferrari ma ad un romantico-emozionale desiderio di potenza termica, nonché splendidamente rumorosa. Rumorosità che, per la verità, solo gli aspirati sapevano "cantare".

Ma, concludo riprendendo dalla Formula E: è certamente una Formula che crescerà moltissimo negli anni a venire. L'elettrico (come la guida autonoma), non sono oramai sogni lontani, ma obiettivi del panorama automobilistico mondiale. La differenziazione (e quindi, anche la necessità di non sovrapposizione di intenti) dalla Formula Uno, è assolutamente necessaria.

Giovanni Bonarrigo

*La Formula E è ormai una bellissima e concreta realtà. Ben diversa dalla F.1 e, più che concorrente, complementare. Ma non per questo meno acciappante, quanto a sfida tecnica, location e contesto. Senza dubbio, la vera grande novità nel motorsport degli ultimi anni.*

# AUTO SPRI NT

[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
06.49.92.393

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
06.49.92.289

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343

Grafica e impaginazione  
**Alberto Rondelli**  
**Roberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249  
**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** [mkt@autosprint.it](mailto:mkt@autosprint.it)

Foto F.1: **Ercolo Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images, Bettioli, 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, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**  
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto: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** **GUERRA SPORING** **Cotto e mangiato** **blazzerie** **SPORT STYLE**

An event by

**Bologna Fiere**

    [WWW.MOTORSHOW.IT](http://WWW.MOTORSHOW.IT)

FOVE

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

# MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



# PASSIONE A 360 GRADI

**ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!**