

AUT. 6.50 € - DE 6.00 € - £ 5.50 €
P.E. 0.01 € - 0.02 € - 0.03 €
CH 0.17 / 0.09 € - 0.10 / 0.05 €

AUTO SPRI NT

n. 31



Anno LV - Settimanale 2-8 agosto 2016

3 Euro (Italy only)



HAMILTON ALLUNGA ROSBERG ANNASPA

Lewis va in ferie da leader. Ma ora **Ricciardo** e **Verstappen** sono rivali molto scomodi

GP GERMANIA

Dal divorzio con **Allison** a un'altra gara chiusa **giù dal podio**. Persa anche la seconda piazza nel **Mondiale** ad opera della Red Bull, ora a **Maranello** scattano vacanze ed emergenze



GETTY IMAGES

FERRARI UNA ROSSA CON LE SPINE

Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

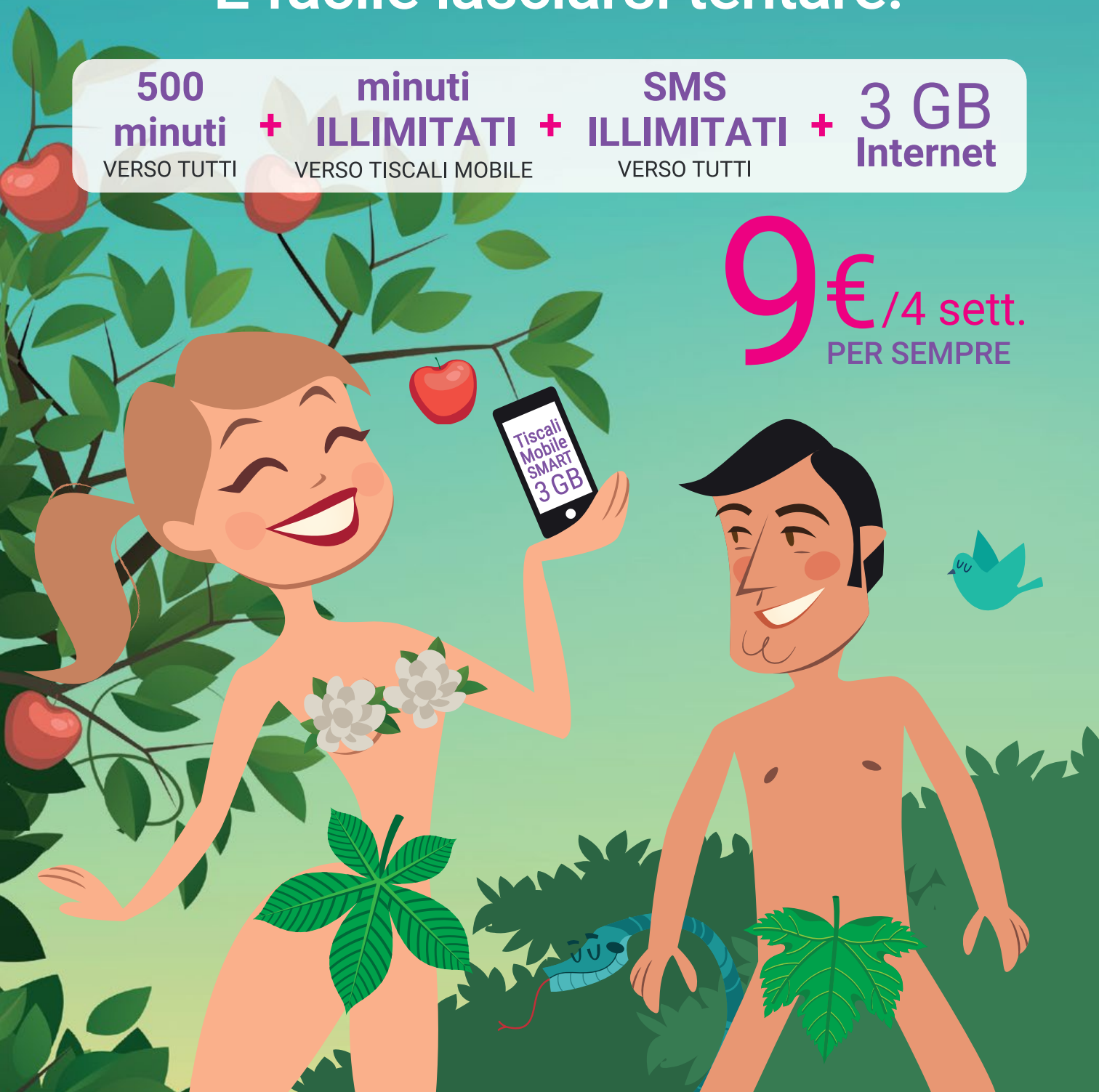
**500
minuti**
VERSO TUTTI

**minuti
ILLIMITATI**
VERSO TISCALI MOBILE

**SMS
ILLIMITATI**
VERSO TUTTI

**3 GB
Internet**

9€ /4 sett.
PER SEMPRE

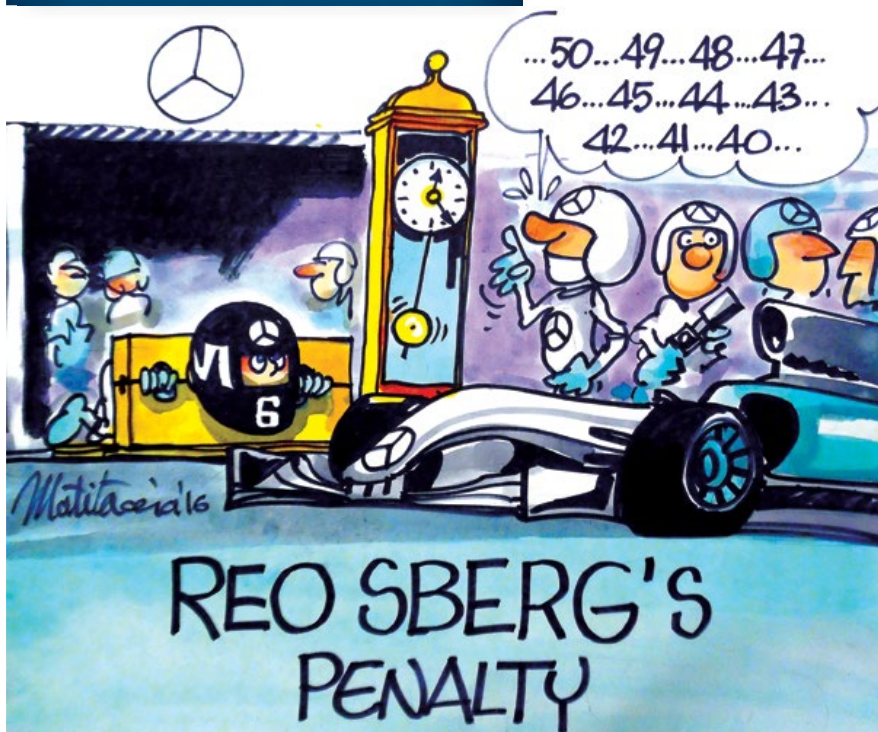


Ci manchi tanto **Ferrari**

È una Rossa con troppe spine quella che se ne va in vacanza da un Mondiale di Formula Uno dove Lewis Hamilton continua a fare la voce grossa. Ancora una volta giù dal podio, la Ferrari perde anche il secondo posto nella corsa al titolo Costruttori e al ruolo di anti-Mercedes. Da Budapest a Hockenheim, passando per il rumoroso divorzio da James Allison, la pista ha raccontato di una SF16-H in affanno e di una squadra alla ricerca di una serenità perduta dietro a quello che poteva essere e non è stato. La Rossa s'è sbiadita in un'estate torrida nella quale si sperava tanto che le cose andassero diversamente. Ancora a caccia della prima vittoria stagionale, giù dal podio da due Gp di fila, la Ferrari si trova adesso ad affrontare il momento più complicato da quando alla presidenza di Maranello c'è Sergio Marchionne. Un momento difficile in cui sarà fondamentale ricompattare truppe e morale quando alla fine della stagione mancano ancora 9 Gp e in teoria ancora molto, tanto, può succedere. C'è un fermo immagine che ci ha accompagnato fino a questo agosto di scosso-

ni: è il via del Gp d'Australia, la Rossa di Vettel che scatta davanti a tutti sull'asfalto di Melbourne e ci rimane fino a quella bandiera rossa che è stata quasi un segno premonitore. Da allora alla SF16-H, che nell'occasione se l'era giocata quasi alla pari con la Mercedes, è mancata la capacità di evolvere. Un problema gigantesco che Maranello si porta dietro da tempo. E così mentre i rivali hanno fatto grandi passi avanti, la Ferrari non ha saputo replicare, s'è smarrita, è andata in ansia da prestazione. Certo, adesso, la delusione per un luglio davvero da dimenticare è molto forte, ma di sicuro dalle parti di Maranello sarà uno stimolo in più. Maurizio Arrivabene a Hockenheim nel post Gp è stato abbastanza chiaro. E a chi gli chiedeva conto del secondo posto che la Red Bull aveva appena soffiato alla Rossa, ha replicato. «Vorrà dire che adesso invece di uno abbiamo due competitor. Ma se volete che vi dica che mi arrendo, questo no!». Giusto così. Arrendersi mai. Anche perché in questo Mondiale con la Mercedes che domina e la Red Bull che si agita ci manca davvero tanto anche la Ferrari.

domenicaseria



FORMULA UNO

- 6 GP GERMANIA HAMILTON SALUTA
- 10 GP GERMANIA ROSSA CON LE SPINE
- 16 GP GERMANIA IN FONDO AL TUNNEL
- 20 GP GERMANIA TUTTI I MAGHI DEL CAVALLINO
- 22 GP GERMANIA NUOVE REGOLE
- 24 GP GERMANIA MAX ATTACK
- 28 GP GERMANIA LE PAGELLE
- 30 GP GERMANIA LA TECNICA
- 32 GP GERMANIA IL TABELLONE
- 36 GP GERMANIA IL PADDOCK

VELOCITÀ

- 44 GP2SERIES HOCKENHEIM
- 46 GP3SERIES HOCKENHEIM
- 48 INDYCAR LEXINGTON
- 50 FIA F3 SPA
- 66 24 ORE DI SPA
- 70 INTERVISTA GIMMI BRUNI
- 74 CEM SOLO ITALIA
- 75 FERRARI CHALLENGE PORSCHE SUPERCUP
- 76 TROFEO LAMBORGHINI SPA

RALLY

- 52 MONDIALE FINLANDIA
- 62 ADDIO A SPEEDY PERAZIO
- 64 INTERVISTA DANILO FAPPANI

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 26 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 38 CUORE DA CORSA
- 42 LA STORIA RITROVATA
- 65 RALLYSPRINT
- 73 PISTASPRINT



Safari? Magari!

Ci sono immagini che riempiono il cuore. Scatti che frugano nella memoria e riportano fuori belle storie del passato. Come questa foto di Biondani e Siviero lanciati con la Delta alla conquista del loro primo successo al Safari 1988. Erano ancora gli anni in cui vincere nella grande maratona kenyota equivaleva quasi alla conquista del titolo. Da Nairobi



il Mondiale Rally manca da quattordici anni. Era il 2002 quando la serie iridata tolse le tende da questa corsa mito della specialità. Da allora tanto tempo è passato con qualche rimpianto e la certezza che quella grande gara africana sarebbe rimasta solo un ricordo. E invece in Kenya non hanno ancora abbandonato definitivamente l'idea di riportare il Safari nel campionato del mondo rally. Lo ha confermato di recente il presidente della Fia Jean Todt che ha già incontrato il presidente della Repubblica keniota e il capo della federazione nazionale. L'idea è quella di tornare a breve nel giro iridato. Safari? Magari!

HOCKENHEIM - Per Toto Wolff il campionato del mondo si deciderà ad Abu Dhabi. Dichiarazione quasi sospetta, rilasciata dal team principal della Mercedes alla vigilia del Gp di Germania. Che lascerebbe intendere che tra le varie regole interne stabilite dalla Mercedes tra Hamilton e Rosberg per evitare il ripetersi di incidenti come in Spagna o Austria, ci sia anche quella di portarli in una situazione di quasi parità numerica a Yas Marina, e poi lasciarli liberi di correre e combattere come vogliono. Potrebbe essere anche vero, ma di sicuro se ci saranno altre partenze come quella di Hamilton ad Hockenheim, se le Red Bull continueranno a recuperare terreno rispetto alla Mercedes anche su piste sulla carta a lei poco congeniali, ma soprattutto se Nico Rosberg si farà ancora prendere dall'emozione, se sbaglierà ancora la partenza, se si ostinerà a fare sorpassi palesemente scorretti che ormai i commissari subito puniscono, allora il "disegno" di Toto Wolff potrebbe anche vacillare. Perché è vero che mancano ancora 9 Gp al termine, ma il gruzzolo di 19 punti di vantaggio di cui Hamilton dispone ora nei confronti di Rosberg, potrebbe essere una riserva anche sufficiente per mettersi al riparo da eventuali calcoli finalizzati a trasformare l'appuntamento di Abu Dhabi in una sorta di "giudizio di Dio", per decidere chi dovrà essere campio-

il commento
del Gp

**UN CAMPIONE
IN PROGRESSIONE**
Dopo il sesto trionfo nelle ultime sette gare, Lewis sembra prendersela comoda pensando alla pausa estiva ma soprattutto alla seconda parte del mondiale che lo vedrà leader iridato in fuga

ne del mondo tra i due piloti della Mercedes. Anche se Hamilton dovrà sostituire in Belgio o in Italia l'apparato di sovralimentazione perché ormai al limite, ed è consapevole che in quella occasione dovrà scontare una penalità di 10 posizioni sulla griglia di partenza.

Cambio di programma, entra il piano B

«Cambio di programma, scatta il piano B». Così hanno avvertito Rosberg dai box, invitandolo a cambiare strategia quando è apparso evidente che, dopo aver sbagliato la partenza e dopo essere finito alle spalle di entrambe le Red Bull, il pilota tedesco non aveva nessuna possibilità di recuperare su Hamilton. Così il secondo cambio gomme Rosberg lo ha fatto al 27° giro e ha montato gomme supersoft, Hamilton si è fermato al 34° giro e ha montato gomme soft. Una differenza che però non ha prodotto i risultati sperati perché comunque Rosberg ha perso troppo tempo dietro le Red Bull. Se a questo aggiungiamo i 5" di penalità - che sono diventati 8" per un problema con il cronometro ai box Mercedes - che i commissari gli hanno inflitto per avere commesso la stessa scorrettezza ai danni di Verstappen che in Austria aveva fatto ai danni di Hamilton. Ossia non avere lasciato spazio in pista all'altro pilota per negoziare la traiettoria, costringendolo co-



Hamilton

saluta la compagnia

L'INGLESE DOMINA E TRIONFA.
È LA SUA SESTA VITTORIA
NELLE ULTIME SETTE GARE,
E LA QUARTA CONSECUTIVA.
ORA NELLA CLASSIFICA
MONDIALE HA PRESO IL VOLO,
CON 19 PUNTI SU ROSBERG

di Cesare Maria Mannucci
foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



si oltre il limite della linea bianca, ecco spiegato il motivo per cui Nico Rosberg non è nemmeno salito sul podio e ha concluso a un "triste" 4° posto, distaccato di 16" dal compagno di squadra. Una penalità però più discutibile rispetto all'Austria. Non perché in questo caso non ci sia stata la collisione, ma perché alla vigilia Charlie Whiting aveva deciso che in alcuni punti del circuito, per questa volta non ci sarebbero stati "track limit" da rispettare. Quindi, se veniva "annullata" questa infrazione, forse di conseguenza avrebbe dovuto essere ridimensionata l'infrazione correlata. Ossia quella di non lasciare spazio a un avversario per impostare la curva. Considerando che di spazio nella via di fuga ce n'era in quantità. Come ha dimostrato Verstappen, che aveva perso sì la posizione, ma in termini di tempo ne aveva buttato via pochissimo.

La difesa dello sterzo girato

«Ditegli che avevo lo sterzo tutto girato» è stata la tenue difesa di Nico Rosberg, che invece ancora una volta aveva giocato con le caratteristiche di un tornante con una ampia via di fuga all'esterno. Gli era andata male in Austria, gli è andata male stavolta, ma resta il fatto che per lui questa è la terza penalità ricevuta nelle ultime 4 corse. Un "primato" poco invidiabile. «Nella lotta con Verstappen non ho visto nessun problema - dice Rosberg - lui si è spostato abbastanza bruscamente verso di me in frenata e questo non si potrebbe fare, però alla fine mi hanno dato la colpa. Per tutta la gara ho lamentato problemi con le gomme posteriori, che si surriscaldavano e non davano abbastanza grip. Senza la penalità sarei finito avanti alle Red Bull, ma dopo averla scontata, la cosa era impossibile». Dopo una pole ottenuta con apparente facilità, tale da mandare in crisi lo stesso Hamilton, Nico Rosberg non si sarebbe mai aspettato una giornata così disastrosa. Al via si è piantato e all'uscita della prima curva era già retrocesso al 4° posto, avendo perso così tre posizioni in meno di un chilometro. Come ritmo in gara, i suoi tempi migliori erano in linea con quelli di Hamilton, ma il fatto di essere sempre in una situazione di traffico, di lotta per la posizione, ha definitivamente compromesso la gara di Rosberg.

Il netto dominio di Hamilton

Lewis Hamilton vince così 6 Gp negli ultimi 7 disputati, tornando a dominare il suo compagno di squadra. Un successo relativamente facile, perché lui stesso ha ammesso che, al di là dei 6" che alla fine lo hanno separato da Ricciardo, le Red Bull non sono mai state un problema. Perché Hamilton nella seconda fase di gara ha pensato soprattutto a risparmiare il motore, e, se avesse voluto, il gap cronometrico avrebbe potuto essere anche molto maggiore. Il massimo risultato con il minimo sforzo, si potrebbe dire. Perché tranne che la partenza, dove il suo scatto è stato forse il migliore dell'anno, in seguito il campione del mondo, si è limitato a gestire una gara mai in discussione.

Lewis cerca di risparmiare il motore

«Spero di avere salvato il motore il più possibile» dice Hamilton. Consapevole che la sostituzio-



QUATTRO TRIONFI CONSECUTIVI PER LEWIS

Vincendo in Germania, sopra e a lato, Lewis ha siglato il 4° centro di fila. Guai per Nico, sotto, che spinge fuori Max e, in basso, con le Rosse. Più a lato, Ricciardo, 2°



il commento
del Gp



QUESTA È STATA
LA MIA MIGLIOR
PARTENZA
DELL'ANNO.
SONO IN PACE
CON ME STESSO

LEWIS HAMILTON

”

ne dell'unità Mgu-H e relativa penalizzazione è imminente. «Sceghieremo la pista meno penalizzante per i sorpassi» chiarisce Toto Wolff, e sotto questa ottica, Spa è probabilmente meglio di Monza. In attesa di quella fastidiosa evenienza, Hamilton sembra controllare la situazione con grande calma e consapevolezza. Perché dopo le qualifiche era furibondo con se stesso per non avere dato il massimo e ha interpretato il via con un'ossessione radicale. Nonostante i commenti di quasi tutti i piloti fossero che la curva 1, per via del suo disegno angolare, consentisse solo una traiettoria e fosse di fatto impossibile passare. Hamilton così il problema Rosberg lo ha "archiviato" dopo poche centinaia di metri, quando le ruote erano ancora diritte, mentre alla prima curva ci ha pensato Verstappen, con il suo incredibile sorpasso ai danni di Ricciardo, a ricordare agli altri, che la parola "impossibile" quando lui è in pista, non esiste. Perché il giovane olandese e l'orda di tifosi che ormai si trascina in ogni circuito al suo seguito, l'entusiasmo legato al suo nome e al suo modo di correre, rappresentano l'unico movimento popolare nuovo arrivato nella F.1 degli ultimi anni. Anche stavolta ha dato spettacolo, poi quando ha capito che la sua strategia - diversa da quella di Ricciardo come sequenza di mescole adottate - era meno indicata, si è fatto da parte e ha lasciato passare il compagno di squadra, che così si è involato verso un eccellente secondo posto. La Red Bull si conferma come la seconda forza della F1. Ricciardo consolida il terzo posto nella classifica iridata e ora dispone di 11 punti di vantaggio



su Raikkonen. Mentre, nella classifica Costruttori, il Toro passa il Cavallino e ora occupa il secondo posto, con 14 punti di vantaggio sulla Ferrari. Ma bisogna interpretare bene le ragioni tecniche di questo sorpasso. Perché la Red Bull non è solo maggiore efficienza aerodinamica e maggiore grip meccanico. Perché se guardiamo le velocità massime ottenute, Ricciardo, con 345 km/h, ottiene il secondo rilevamento, facendo meglio sia delle Mercedes ufficiali che delle Ferrari. Dimostrazione dei grandi progressi compiuti dalla Renault in pochissimi mesi, nonostante Maurizio Arrivabene continui a dire che come power unit, quella della Ferrari sia equivalente alla Mercedes, e abbia sempre sottovalutato le performance del motore francese.

Per il capoclassifica questa è la situazione ideale

Ora la F.1 andrà in vacanza per tre settimane, e per Lewis Hamilton situazione migliore non potrebbe esserci. Considerando che sul podio tedesco non è stato nemmeno fischiato, contrariamente a quanto era accaduto con Rosberg a Silverstone.

«Rispetto ai problemi che avevamo avuto in partenza nelle prime gare - spiega Hamilton - abbiamo lavorato molto. Quando partivo male, la colpa non era di qualcuno o qualche cosa nello specifico, ma delle nuove regole, che hanno reso la frizione un dispositivo estremamente più sensibile. Probabilmente solo adesso siamo arrivati ad ottimizzarla al meglio. Quella di oggi è stata senza dubbio la migliore partenza dell'anno. Sono in pace con me stesso perché non ho commesso errori, non posso dire lo stesso delle qualifiche dove invece avevo sbagliato molto. Se penso che ad un certo punto del campionato avevo 43 punti di distacco da Rosberg, mai avrei immaginato di arrivare alla pausa estiva con questo vantaggio».

Una rimonta tutta di un fiato, iniziata a Montecarlo e mai fermatasi. Successiva al patatrac del Gp di Spagna tra le due Mercedes. Incidente causato da Hamilton, che paradossalmente sembra però avere più condizionato negativamente Rosberg. Perché dal Gp successivo il pilota tedesco è sempre stato inferiore, tranne che nella sfida cittadina di Baku, dove Hamilton aveva "litigato" con i controlli sul volante.

Per ultimo la Ferrari, di cui trattiamo a parte il difficile momento e l'attuale crisi tecnica e di identità, e che pare avere trascinato anche la determinazione di due piloti come Raikkonen e Vettel. Tornano in mente le parole che Arrivabene aveva detto dopo il Gp di Montecarlo. Dopo il successo di Verstappen a Barcellona e il dominio di Ricciardo sulle strade del Principato. «Se dovessi tornare a Maranello e dire che il problema adesso è la Red Bull, allora potrei andare anche a casa», aveva detto. Eppure non ci voleva molto a capire che già dal mese di maggio la Red Bull era nettamente più veloce ed efficace della Ferrari. James Allison ci aveva provato a spiegarlo ad Arrivabene e a Marchionne, e alla fine se ne è andato. Chissà che adesso, guardando le classifiche di campionato, la situazione non appaia finalmente più chiara. E che alla Ferrari capiscano che le critiche e i problemi non vanno personalizzati, ma più semplicemente risolti. ●



Rossa

con le spine

gli sconfitti
del Gp

IL QUINTO POSTO DI VETTEL E IL SESTO DI RAIKKONEN SONO LA PROVA DI UNA FASE DELICATA E PRIVA DI GIOIE MA ORA BISOGNA PENSARE ANCHE ALLE SOLUZIONI

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com



HOCKENHEIM - Eccola lì la Ferrari del dopo Allison. Quinta e sesta al traguardo, staccatissima non solo dalla Mercedes ma anche dalle due Red Bull. Alle prese con problemi sempre più cronici nella gestione delle gomme, afflitta pure da problemi di consumo eccessivo di carburante, che impediscono a Raikkonen nell'ultima parte di gara di spingere come avrebbe voluto per recuperare su Vettel. Con i suoi piloti, nel caso Vettel, che contestano la strategia predisposta dai box, fanno come vogliono, salvo poi a fine gara ammettere che forse si sono sbagliati, ma che comunque anche seguendo la strategia indicata dai box, le cose non sarebbero cambiate. Una Ferrari che cede il se-

condo posto in campionato alla Red Bull e il terzo posto nella classifica Piloti a Ricciardo. Una Ferrari "spaccata", che arriva in Germania ancora confusa per il divorzio improvviso con James Allison. Una situazione disastrosa? No, una situazione realistica. Anche perché in termini di classifica, la Ferrari paradossalmente ottiene il migliore risultato possibile su questa pista, ossia il quinto e sesto posto. Se nessuno davanti si ritira o se i piloti Mercedes non si cacciano fuori. Nonostante a Hockenheim la Pirelli avesse portato mescole tenere, più favorevoli alla Rossa, nonostante durante le qualifiche la Ferrari fosse riuscita a risparmiare un set più di gomme soft nuove sia per Raikkonen che per Vettel, che in



DUE PIAZZAMENTI FUORI DAI PRIMI QUATTRO

Arrivabene, a lato, pensoso, dopo il quinto posto di Vettel accompagnato dal sesto di Raikkonen: due piazzamenti che certo non possono essere definiti soddisfacenti per la Ferrari



gara potevano fare la differenza, è stato tutto inutile. Pronti via, le due Ferrari si sono accodate a Rosberg, incapaci di metterlo sotto pressione, e irraggiungibili per Hulkenberg e Bottas che seguivano alle loro spalle. È questo che vogliono Marchionne e Arrivabene? A questo ambivano quando a parole dicevano di puntare alla vittoria di entrambi i campionati del mondo?

Dopo il guizzo d'Australia un calando inesorabile

Eppure in Australia, Vettel e Raikkonen erano schizzati al comando della gara, che forse potevano vincere se non ci fosse stata la sospensione. Ma da Melbourne in poi è stato un "calando" inesorabile

e irrefrenabile. Il motore è progredito in maniera accettabile, ma per farlo si sono spesi quasi tutti i gettoni a disposizione. Il cambio ha palesato una mancanza di affidabilità cronica. L'usura e la corretta gestione delle gomme per la Ferrari sono sempre stati problemi molto più rilevanti rispetto a Mercedes e Red Bull. I piloti hanno perso rispetto delle strategie elaborate dai box, e oggi siamo al punto che Vettel decide lui cosa fare, quando fermarsi. Con pessimi risultati. Le sessioni di prove libere mai sfruttate a dovere per preparare la vettura al meglio del proprio potenziale cronometrico, in ottica della gara. Sino ad Hockenheim dove i piloti ammettono: «Almeno nelle corse precedenti, in gara»

riuscivamo sempre a migliorare rispetto alla prove, ma oggi nemmeno quello». Già nemmeno quello.

Non ci sarà la Ferrari di Mister X o Mister Y

Nel frattempo James Allison se ne è andato e Maurizio Arrivabene dice che la Ferrari del prossimo anno nascerà come il risultato di un approfondito lavoro di squadra.

E aggiunge che non sarà più la vettura di Mister X o Mister Y, ma il frutto del lavoro intenso di tanti tecnici abili, sino ad ora rimasti nell'ombra e che ora finalmente avranno la possibilità di riscattarsi, di mettersi in evidenza.

Intanto però il Gp di Germania lo dominano le Mercedes della coppia Paddy Lowe-Aldo Costa o della Red Bull di Adrian Newey.

Perché i campioni e i geni, servono non solo al volante ma anche dietro ad un computer. Per questo l'idea di una futura Ferrari anonima, progettata dalle seconde e terze linee, coordinata da Mattia Binotto che una vettura in vita sua non l'ha mai realizzata, un po' spaventa.

Il problema non è arrivare al quinto e sesto posto dietro le Mercedes e le Red Bull. Potrebbe anche essere un risultato accettabile, se frutto di un lavoro in ottica futura. Che invece non si vede. Anche se Vettel alla vigilia sottolinea: «Non siamo qui per arrivare 5° o 6°».

Una situazione abbastanza... critica

Il problema è pensare di andare avanti con il sistema, con la mentalità attuale, che oggettivamente si è rivelata perdente. Almeno finora. E le critiche non vanno personalizzate. Al termine della gara Maurizio Arrivabene ha detto: «Se volete che vi dica che mi arrendo, scordatevelo!».

Tende a personalizzare l'accaduto, come se fosse un allenatore di calcio più che un team principal.



gli sconfitti
del Gp

Attitudine nuova per la Ferrari, che non si era mai vista nemmeno ai tempi della "grandeur" di Jean Todt. Che però otteneva altri risultati. Il problema non sono nemmeno le critiche, perché allo stato attuale, che siano incisive o superficiali, ma comunque oneste, non cambierebbero nulla.

Il problema sono le decine di secondi che separano la Ferrari dalla Mercedes e dalla Red Bull, i posti in classifica persi, gli stessi piloti Vettel e Raikkonen che appaiono travolti dalla crisi. Quasi in "bambola", lontanissimi come rendimento in pista dal pre-





Tre versioni per lo stesso **problema**

ECCO LA SITUAZIONE DI CRISI CHE VIVE LA FERRARI ANALIZZATA DALLE DIVERSE PROSPETTIVE DI VETTEL, RAIKKONEN A ARRIVABENE

Raikkonen, Vettel e Arrivabene. Tre versioni diverse per lo stesso problema. La mancanza di competitività della Ferrari, l'inconsistente capacità di sviluppo durante la stagione, il sorpasso della Red Bull e dei suoi piloti nelle classifiche iridate.

Parla Vettel

«Di solito in gara siamo più veloci rispetto alle qualifiche. Oggi non è stato così, non siamo stati abbastanza forti per poter arrivare nei primi quattro, non siamo migliorati. Il quinto ed il sesto posto era il massimo risultato ottenibile. Di sicuro non possiamo essere contenti ma dobbiamo accettare questa situazione, che spero momentanea. Miglioreremo la vettura, è solo una questione di tempo, ma tutto dipende anche dai progressi che saranno in grado di fare i nostri avversari. Di certo non possiamo nascondere il fatto che non siamo veloci quanto vorremmo. Non ci sono state polemiche con la squadra per la strategia. Semplicemente mi sembra che noi avevamo un nuovo set di gomme soft, quindi la decisione da prendere era abbastanza semplice. È vero che ne avevamo discusso prima, per vari giri ho parlato con i box in merito alla situazione degli pneumatici. Quando dovevo rientrare per il cambio gomme ho deciso di rimanere fuori per non rendere l'ultimo stint troppo lungo per le gomme. Magari è stata colpa mia perché ho rinunciato alla possibilità di provare l'undercut ai danni di Verstappen, ma ho cercato di allungare lo stint per avere una maggiore aderenza alla fine, per allungare l'efficienza delle gomme. Forse è stata una decisione troppo prudente perché avremmo avuto la possibilità di mettere pressione a chi ci stava davanti. Per me era molto difficile capire come si sarebbe sviluppata la gara, certamente più semplice per chi sta al muretto, ma dovremo riesaminare la situazione. Ora avremo una lunga pausa e per noi arriva al momento giusto. La prima metà di stagione non è andata come volevamo ma va bene così, dobbiamo lottare, siamo qui per quello ed è quello che faremo. In questo arco di tempo tutti cercheranno di trovare un modo di migliorare. Dobbiamo lavorare in tutti i settori della vettura, ne siamo consapevoli. Guardando al mio rendimento nella prima parte di stagione ho avuto

stigio del loro nome e del loro palmares.

Speriamo che la pausa estiva aiuti a raccogliere i cocci e che dal Belgio la Ferrari torni ad essere almeno quella vista in azione nei test invernali a Barcellona e nel primo Gp dell'anno a Melbourne. Perché se a Maranello è finita l'epoca dei tecnici superstar, dei nomi importanti, ormai in futuro sostituiti dal "Gruppo", allora lo stesso criterio dovrebbe essere adottato per il management. Senza personalismi eccessivi. Perché se Gruppo deve essere, allora che Gruppo sia. ●

UNA CRISI CHE COINVOLGE ANCHE SEB VETTEL

L'espressione di Vettel, sopra, sembra emblematica del momento di crisi che attraversa la Ferrari. Sotto, Seb in lotta con Rosberg partito male: ma la sfida non inizierà neanche perché Nico se ne andrà...



IN GARA SIAMO PIÙ VELOCI CHE IN QUALIFICA MA IN GERMANIA NON È AFFATTO ANDATA IN QUESTO MODO

SEBASTIAN VETTEL

”

... avuto

«delle prestazioni altalenanti, ho compiuto qualche piccolo errore che alla fine ci è costato dei punti. Nel complesso dobbiamo fare un lavoro migliore come team, ci sono molte cose che dobbiamo capire, ma sono certo che torneremo più forti».

La versione di Raikkonen

«È stata una gara molto tranquilla per me, non è successo nulla di rilevante. In partenza ho fatto pattinare le gomme e Vettel mi ha passato. Con le gomme nuove la vettura andava piuttosto bene, poi ho iniziato ad accusare sia sottosterzo che sovrasterzo e la mancanza di aderenza è progressivamente aumentata. La storia della mia gara è giusta. Nell'ultimo stint sono stato anche costretto a risparmiare carburante per rientrare nei parametri di consumo, quindi non ho avuto molte possibilità per attaccare in pista quanto avrei voluto.

Dobbiamo migliorare la vettura, trovare il carico aerodinamico che ci serve, ritrovare la velocità sul giro. Crescere in tutti i settori e cercare di capire se e quanto saremo in grado di farlo. Ovviamente dobbiamo fare di meglio, è doloroso ammetterlo, ma in questo momento questo è il massimo che riusciamo a fare in gara. Tuttavia credo nel team, abbiamo bisogno di tempo e di duro lavoro ma riusciremo a tornare ai nostri livelli abituali».

**AL VIA HO FATTO
PATTINARE LE
GOMME E VETTEL
MI HA SORPASSATO.
DA LÌ IN POI NON È
SUCCESSO ALTRO...**

KIMI RAIKKONEN

”

E quella di Arrivabene

«Già nelle prove ci siamo accorti che i noti problemi tornavano a galla. La downforce si divide in due settori, quella meccanica e quella aerodinamica. Il problema non è tutto di qua o tutto di là, il problema è di tutte e due. Questo è quello che mi dicono i miei ingegneri e gli stessi piloti. Perché la downforce

meccanica che è data dal telaio, che migliora via via che la pista si guadaña secondi, ci vuole un cx aerodinamico che consente di avere ancora più downforce con l'ala. Un tipo di downforce è relativa al telaio, l'altra al "vestito". In più dobbiamo aggiungere il discorso gomme, dove tante volte abbiamo grossi problemi nel capire come

farle funzionare al meglio. Direi che sono questi i tre fattori che oggi ci mettono in crisi. Anche i test che faremo con le gomme in versione 2017 potranno essere utili in ottica 2016. La squadra è già stata riorganizzata dopo il divorzio di Allison, non abbia-

**LA RED BULL
È ANDATA AVANTI
CON LO SVILUPPO
E IL NOSTRO NON
È STATO VELOCE
COME IL LORO**

MAURIZIO ARRIVABENE

”



gli sconfitti
del Gp

ARRIVABENE PENSA ALL'AVVENIRE

Non ha alcuna intenzione di arrendersi, tanto che Maurizio Arrivabene, sopra, pensa al futuro, più che al presente, che vede in Germania Seb e Kimi, in alto, relegati al 5° e al 6° posto

mo bisogno della pausa estiva per farlo. La Red Bull è andata sicuramente avanti nello sviluppo, anche se in Ungheria noi eravamo molto più veloci, ma forse il nostro sviluppo non è stato veloce come il loro. Il prossimo anno non ci sarà più la macchina del signor X, ma sarà una vettura che sarà sviluppata facendo parlare tutti i vari gruppi tecnici predisposti alla progettazione e alla costruzione. Per dare voce anche a chi in precedenza era stato abituato solo ad eseguire e non a pensare. Perché i talenti alla Ferrari ci sono ma magari prima facevano un lavoro di mera esecuzione. Queste persone dovranno venire a galla e fare parte di un progetto comune con un obiettivo preciso. Allora non ci sarà bisogno di andare a prendere altre persone dall'esterno. Binotto sarà il coordinatore che fisserà gli obiettivi precisi da raggiungere dopo di che il lavoro di progettazione seguirà quei parametri». ●

Ferrari cosa in fondo al

**JAMES ALLISON SE NE VA.
MATTIA BINOTTO NOMINATO ALLA
GUIDA TECNICA DEL CAVALLINO.
SONO I PRIMI SCOSSONI DI UNA
RIVOLUZIONE ANNUNCIATA**

di **Cesare Maria Mannucci**

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

HOCKENHEIM - "Le Idi di Agosto", avevamo titolato così due numeri fa per preannunciare i grandi cambiamenti che si stavano profilando alla Ferrari. Puntuale, alla vigilia del Gp di Germania, si scatena il patatrac, con James Allison che abbandona Maranello e il ruolo di Direttore tecnico, nonostante il contratto prevedesse il suo impegno sino a fine 2018. Divorzio improvviso e con effetto immediato, che di regola avviene in presenza di fatti gravi o situazioni non più tollerabili. La Ferrari sostituisce Allison promuovendo Mattia Binotto al ruolo di Capo Tecnico, qualifica che in teoria lascerebbe la porta aperta ad un nuovo Direttore tecnico. Ammesso che Sergio Marchionne, sempre più "one man-show" alla guida della Ferrari - anche del team di F.1 - voglia ancora investire, voglia ancora spendere. Perché il passaggio da Allison a Binotto, al di là dei meriti e delle colpe, va letto al momento come una operazione al risparmio. Visto che Binotto era già capo del reparto motori e ora la Ferrari risparmierà due anni e mezzo di stipendio di Allison.

L'uscita di scena immediata e improvvisa del tecnico inglese va fatta risalire a diversi fattori. Tra i quali una corrente interna alla Ferrari che vedeva in lui l'uomo per sostituire Arrivabene alla direzione del team. Questi ultimi eventi, invece, finiscono per rafforzare la posizione di Arrivabene, team principal più schierato alle direttive della presidenza di quanto fosse ad esempio Todt con Montezemolo. Sergio Marchionne alla F.1 ci ha preso gusto. Se alcuni anni fa la considerava una voce di spesa eccessiva, ora vuole sovrintendere tutto, fare non solo il Presidente ma di fatto anche il Team Principal. Per questo Maurizio Arrivabene è ai suoi occhi più affidabile e gestibile di quanto avrebbe potuto esserlo James Allison. Del quale a novembre Marchionne decantava abilità e talento ma a maggio, quando gli aggiornamenti portati sulla F16-H al Gp di Spagna non avevano funzionato, non aveva esitato a criticare fortemente il lavoro. Probabilmente, da quel momento Allison aveva capito che a Maranello per lui l'aria era cambiata.

il **divorzio**
del **Gp**

c'è
tunnel?



**JAMES TORNA
ALLA RENAULT?**

James Allison se ne va dalla Ferrari che non ha ancora vinto nel 2016 e che adesso, oltre alla Mercedes, è dietro anche alla Red Bull




 il divorzio
del Gp

Non sono affari di famiglia

Nel divorzio Allison-Ferrari, il lutto personale che ha colpito il tecnico inglese ad inizio stagione potrebbe non essere determinante, visto che il figlio più giovane ha 19 anni e come tutti i ragazzi di quell'età, soprattutto in Inghilterra, conduce una vita già piuttosto indipendente.

James Allison lascia la Ferrari, nonostante ancora due anni e mezzo di contratto, perché non abituato a sentirsi oggetto di pressioni continue, come quelle che gli stavano venendo da Marchionne.

«Non sono sorpreso del divorzio tra Allison e la Ferrari - confessa Eric Boullier - perché alla Lotus è successa la stessa cosa nel 2013. Quando Allison aveva presentato il suo progetto, che implicava certe condizioni, e Gerald Lopez gliene aveva indicate delle altre. Lui ha dato le dimissioni e se n'è andato. Marchionne ha iniziato a dirgli cosa doveva fare, alle condizioni e nei tempi che voleva. Invece Allison non ama farsi dire cosa deve fare. Lui osserva, analizza, decide ma ha bisogno di tempo. Lavora con il suo ritmo e alle sue condizioni. Dal momento che qualcuno gli impone una tempistica, degli obiettivi, lui interpreta questa mancanza di libertà come se fosse una dichiarazione di guerra. Si tratta di un tecnico brillante ma il suo carattere e i suoi metodi di lavoro fanno sì che debba essere gestito in maniera molto speciale. Il suo ego è molto forte, un carattere fiero. Un po' come avere a che fare con piloti come Raikkonen o Alonso. Allison ha frequentato le università più titolate d'Inghilterra ed è figlio di militari. Il suo carattere e la sua educazione sono stati forgiati in maniera particolare».

Marchionne troppo invasivo

Alla Ferrari, negli ultimi mesi, la libertà operativa di Allison si era ridotta sensibilmente. Marchionne gli faceva sentire il fiato sul collo. Inoltre, i numerosi cambiamenti apportati alla monoposto 2016 rispetto a quella dell'anno precedente avrebbero forse necessitato di un organigramma tecnico più esperto di quello a sua disposizione. La stessa squadra corse, in pista poggia sulle spalle di Jock Clear, che alla Mercedes ricopriva ruoli di minor responsabilità, e spesso s'è mostrata non adeguata nello sviluppare al meglio la vettura durante i due giorni di prove, per preparare in gara una monoposto al massimo della potenzialità.

James Allison rimane però tra i tecnici più apprezzati della F.1 e da tempo gli erano arrivate proposte da altre squadre. Per prima la Renault, dove potrebbe tornare, visto che proprio lui era stato alla base della rinascita del team Lotus. Ma a lui sarebbe interessata anche la Williams, che inizia ad affrontare il problema della successione di Pat Symonds.

Binotto solo ad interim?

Nel divorzio, chi al momento ci rimette di più sembra essere la Ferrari. Soprattutto perché vi è arrivata impreparata, visto che per ora ha sostituito Allison con una soluzione interna. Mattia Binotto, tecnico motorista che indubbiamente ha ottenuto buoni risultati nella progettazione della power unit 2016, si trova di fronte ad un impegno forse più grande della sua esperienza e delle sue possi-


VALZER DI POLTRONE

Sopra, Mattia Binotto.
Sotto Jock Clear, a sinistra,
e Maurizio Arrivabene.
Nell'altra pagina in alto
James Allison: il progettista
britannico ha iniziato
il valzer delle poltrone
alla Ferrari?

bilità. Come la direzione tecnica della Ferrari. Diamogli tempo, vedremo cosa riuscirà a fare in un periodo così importante e intenso. Perché l'obiettivo 2016 di raggiungere la Mercedes sembra ormai abbandonato, ma non quello di resistere alla Red Bull. Il progetto della vettura 2017 è già quasi terminato, a settembre inizierà la costruzione delle prime parti. Tempistica comune agli altri team. Vedremo se la qualifica di Binotto sarà ad interim, formale, in attesa dell'arrivo di un altro direttore tecnico. Ma disponibili sul mercato per ora ci sono i soliti nomi che già in passato la Ferrari aveva





scartato, a cominciare da Bob Bell. Oppure Sergio Marchionne vorrà portare avanti il piano dell'italianità da un lato e delle risorse interne dall'altro, facendo ricorso per tutte le posizioni di vertice a persone già posizionate all'interno della Ferrari? Disegno strategico che potrebbe anche funzionare ma che avrebbe bisogno di molto tempo. Fattore sempre più scarso, visto anche l'allungarsi della stagione di Formula Uno, che ormai non conosce quasi pause.

Vettel difende la squadra

Maurizio Arrivabene, che solamente a Budapest aveva smentito fermamente che James Allison potesse abbandonare la Ferrari, tre giorni dopo si è trovato invece a commentarne le dimissioni.

In Ungheria o non diceva la verità oppure è stato colto davvero di sorpresa dalla decisione del suo direttore tecnico.

Lo stesso Sebastian Vettel ha preferito schierarsi su posizioni aziendaliste, come se il ruolo di Allison a conti fatti non fosse poi così importante: «Binotto è dentro al team da anni - sottolinea il pilota tedesco - si tratta di un tecnico molto esperto che conosce la squadra al meglio. Ci saranno delle differenze ma a corto termine non cambia nulla. Alla Ferrari ci sono le persone giuste nei posti giusti. Le cose sono gestite al meglio. C'è stato un grosso cambiamento ma che non condiziona il lavoro

**IL TEAM DOVRÀ
LAVORARE DURO
PER RIMPIAZZARE
JAMES ALLISON.
BINOTTO AVRÀ
BISOGNO D'AUTO**

JOCK CLEAR



di domani. A Maranello esiste un grande gruppo di persone concentrate sul lavoro della vettura per il prossimo anno. Arrivabene sta facendo le cose al meglio, è coinvolto in F1 da molti anni, è molto bravo. Lui è il leader, il team principal, e siamo felici che sia con noi».

Sarebbe interessante sapere se Vettel nel 2014 avrebbe firmato con la Ferrari se anche a quell'epoca Mattia Binotto fosse stato il direttore tecnico della Scuderia.

Clear rimpiange Allison

Più realistico il commento di Jock Clear: «Ora il team dovrà lavorare sodo per coprire le lacune successive all'uscita di Allison. Binotto avrà bisogno di aiuto e tutti noi dovremo lavorare più uniti per darglielo. Perché la preparazione di Mattia è molto diversa per sostituire immediatamente una figura come Allison nei suoi compiti. Ma dobbiamo guardare avanti, cercando di coprire quelle aree dove Allison era molto competente. Questa è la sfida attuale e James ci mancherà».

Ironia della sorte, mentre ad Hockenheim si correva il Gp di Germania, Ross Brawn si trovava a Marburg, a 150 km di distanza, per inaugurare una mostra dedicata a Michael Schumacher. Dove in una intervista concessa alla emittente tedesca Rtl, ha ripetuto che lui di ritornare alla Ferrari proprio non ci pensa assolutamente. ●

Tutti i Maghi del Cavallino

IL DIRETTORE TECNICO DELLA ROSSA È COME L'ALLENATORE DELLA NAZIONALE ECCO VICENDE E TRIONFI DEI TIMONIERI DEL CAVALLINO NEI GRAN PREMI

di Mario Donnini - foto Colombo, Sutton-Images.com

Se è vero com'è vero che la Ferrari sta all'Italia quanto la nazionale di calcio al Belpaese, la notizia di Mattia Binotto nuovo direttore tecnico in sostituzione del partente James Allison, fa il paio in simultanea con l'arrivo di Giampiero Ventura al posto di Antonio Conte.

Con una differenza netta e decisiva, nell'immaginario collettivo. Questa: se tutti abbiamo idee precisissime su schemi, nomi e tattiche utili per vincere i prossimi mondiali di calcio in Russia nel 2018, nessuno ha la minima idea di come e cosa fare per rendere d'ambly la Ferrari imbattibile dal 2017, visto che la faccenda si presenta più complicata assai. Stringi stringi, chiunque vorrebbe essere Ventura e nessuno Binotto, insomma.

Anche perché il direttore tecnico della Ferrari non è più come nel passato glorioso un rinascimentale ed eclettico personaggio "one man band", ma a tutti gli effetti appare soprattutto gestore, selezionatore e amministratore di molteplici e variegati talenti altrui, divisi opportunamente in altrettanti comparti.

Salta comunque all'occhio che per la prima volta, dai tempi di Forghieri, il nuovo direttore tecnico Ferrari ha un'estraneazione da motorista - certo, nel 1991 Claudio Lombardi prese il posto di Cesare Fiorio, ma in quel caso era passato da Capo della Motoristica a Direttore Sportivo - anche se mister Mauro "Furia", a ben guardare, faceva e sapeva fare praticamente tutto, in una macchina da corsa.

Lontane comunque sono le ere dei geni soli al comando. All'alba della F.1 anno zero, al secolo il

1950, Gioachino Colombo cedette lo scettro ad Aurelio Lampredi, mago dell'era Ascari, il quale nel 1956 vide l'avvento di Andrea Frascchetti, che dal 1958 al 1961 passò il testimone a Carlo Chiti. Con quest'ultimo si vinse alla grande il mondiale con Phil Hill, ma si verificò anche la più drammatica diaspora nella storia del Cavallino, con una mitragliata di lettere di licenziamento che falcidiarono i vertici, vaporizzando in primis lo stesso Chiti e il direttore sportivo Romolo Tavoni.

Drama aziendale vero, che vide la Rossa rinascere col mondiale 1964 ghermito da Surtees, nelle mani e dalla mente del neolaureato Mauro Forghieri, figlio del valente uomo di meccanica Reclus e destinato a tenere tre lustri il timone tecnico, fatto salvo un periodo di castigo - vedi 1971-1973 - con l'interregno di Sandro Colombo. Il ritorno in plancia di Forghieri, assistito sul piano dirigenziale puro da Luca Cordero di Montezemolo vede l'ennesima rinascita maranelliana, con l'era Lauda e il mondialone di Scheckter nel 1979. E per quanto Forghieri rappresenti l'esempio più fulgido di ingegnere capo capace di concepire da solo una monoposto partendo da zero, nel suo lungo mandato cominciano ad affermarsi anche le capacità pure di coordinamento e supervisione, all'interno di un ufficio tecnico che comincia a crescere e distinguersi come una vera e propria squadra nella squadra, che funziona perfettamente e all'unisono con nomi forti e importanti quali quelli di Bussi, Rocchi e Salvarani.

A Forghieri da uomo guida succede Harvey Postlethwaite, talentuoso quanto umanamente



Gioachino Colombo



Carlo Chiti



Mauro Forghieri



Pat Fry



Aurelio Lampredi



Mattia **Binotto**



James **Allison**



Mario **Almondo**



John **Barnard**



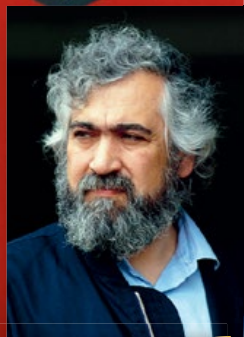
Ross **Brawn**



Gustav **Brunner**



Aldo **Costa**



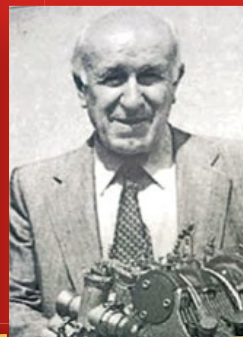
Enrique **Scalabroni**



Harvey **Postlethwaite**



Piergiorgio **Cappelli**



Sandro **Colombo**



Andrea **Frascchetti**

stupendo e per la prima volta - salvo l'idea telaio monoscocca Thompson propugnata da Sandro Colombo nel 1973 - uno straniero può mettere le mani sul concepimento e la realizzazione strutturale di una Ferrari di F1. Mica un sacrilegio, ma un dato di fatto lo è di sicuro.

E questo è ancora niente, perché da lì in poi di studiosi dalla barbara favella a gestire le sorti tecniche della Ferrari se ne vedranno tanti. Primo fra tutti John Barnard, in due mandati distinti, dal 1987 al 1990 e dal 1992 al 1996, che di gesti sacrilegi ne compie due in un colpo solo, spostando l'antenna tecnologica della Rossa in Inghilterra e impedendo di ber vino ai meccanici ai Gp in pausa pranzo. In mezzo stanno i brevi regni di Pier Giorgio Cappelli, già proveniente dal Centro Ricerca Fiat, nel 1988, di Enrique Scalabroni nel biennio 1990-1991 e dell'austriaco Gustav Brunner, pure lui co-timoniere tecnico in due rate, 1986-1987 e dal 1993 al 1997, più che altro a gestire i ritagli di gloria di Barnard medesimo.

Poi inizia l'era d'oro, quella fortemente voluta da Montezemolo e Todt, con la galassia tecnica della Ferrari nella quale risplendono gli astri di provenienza Benetton del progettista Rory Byrne e del supervisore e grande organizzatore Ross Brawn, che non progetta dai tempi della Arrows e della Jaguar Endurance, ma sa gestire alla grande.

Lì il centro idee della squadra corse presto diventa la gioiosa e imbattibile macchina da guerra dell'era Schumi.

Nella vita tutto finisce e, esaurito il ciclo, con Byrne che si gode paradisi asiatici restando in qualità di consulente, Nik Tombazis è Chief Designer dal 2006 mentre Mario Almondo è direttore tecnico nel 2007 assumendo la direzione operativa l'anno dopo, mentre Aldo Costa, già uomo Minardi e alla Ferrari dal 1995, funge da responsabile progettuale dal 2008 al 2011.

Pat Fry nel 2010 diventa nuovo direttore tecnico e nel 2013 gestisce gli ingegneri, anche se in corso d'opera arriva, proveniente dalla Lotus, James Allison, il quale se ne va ufficialmente lo scorso 27 luglio, cedendo lo scettro al ben sperimentato Mattia Binotto, primo italiano che torna a fare lo skipper tecnico dai tempi di Aldo Costa, ora progettista superstar in Mercedes.

Le cose cambiano spesso e cambiano in fretta. Binotto è la prima grande scossa in vista della rinascita Ferrari, voluta così fortemente da Marchionne. In bocca al lupo. ●

Radio libere

gli estremi del Gp

VIETATE SINO AL GP GRAN BRETAGNA, LE INDICAZIONI DAI BOX SONO TORNATE IN GERMANIA, TRANNE CHE ALLA PARTENZA. E I 3 PUNTI TOLTI A ROSBERG A SILVERSTONE?

HOCKENHEIM - Si è passati da un estremo ad un altro ma la cosa importante è che dal Gp di Germania le comunicazioni via radio tra piloti e box sono tornate ad essere completamente libere, ad eccezione di giro di ricognizione e procedura di partenza. Situazioni per le quali, invece, sono rimasti in vigore i precedenti divieti. Il Gruppo Strategico si è riunito a Ginevra alla vigilia del Gp tedesco per approvare alcune novità che hanno avuto effetto immediato - appunto come le comunicazioni radio - perché non scritte nel regolamento tecnico o sportivo. Altre invece dovranno seguire il normale processo decisionale, cioè essere prima presentate alla Commissione F.1 e poi votate dal Consiglio Mondiale per l'approvazione.

Tornano le radio libere

Alla fine ha prevalso il buon senso. Situazioni come l'incidente di Perez in Austria o i problemi di Button in Ungheria, entrambi alle prese con guasti all'impianto frenante, non potevano continuare ad essere ignorati solo perché per regolamento dai box non si potevano dare indicazioni ai piloti su come gestire l'emergenza. Il provvedimento è entrato in vigore subito perché in realtà il protocollo sulle comunicazioni radio, la lista delle indicazioni lecite e no, non era mai stato inserito nel regolamento sportivo ma si trattava di un allegato redatto a parte da Charlie Whiting. L'articolo 27.1, infatti, trattava in maniera generica il fatto che il pilota dovesse guidare in modo autonomo la vettura, senza aiuti esterni. Fermo restando il periodo compreso tra il giro di ricognizione e la partenza, per il quale invece resta in vigore il precedente regolamento e il pilota non potrà ricevere nessuna informazione dai box. Per quanto riguarda la gara, invece, si è passati da un estremo all'altro, perché ora non solo dai box possono di nuovo "radioguidare" i piloti su tutte le funzioni, su tutte le regolazioni che vanno modificate sulla vettura nel corso di una corsa. Non solo. Le comunicazioni radio - senza restrizione alcuna - possono essere trasmesse in televisione, durante la diretta. Finalmente viene soppresso il regolamento che ha debuttato al Gp d'Australia e che tanti problemi ha creato sin dall'inizio, trascinando la F.1 in un pantano di critiche. Resta solo un

SUTTON-IMAGES.COM

SE IN QUALIFICA C'È LA DOPPIA BANDIERA GIALLA ALLORA VIENE ESPOSTA ANCHE QUELLA ROSSA

CHARLIE WHITING

”

dubbio. A causa di questo regolamento, Nico Rosberg ha perso 3 punti in Inghilterra: che cosa succederà se a fine anno perderà il campionato proprio per quei 3 punti? Dopo la riforma delle qualifiche e quella delle conversazioni radio, è la seconda volta quest'anno che in F.1 il regolamento sportivo viene modificato a stagione in corso. Indubbiamente un segnale di grande confusione. Nata soprattutto per ascoltare e accontentare le critiche della "piazza" e dei social network.

Halo rinviato al 2018

È deciso: il Gruppo Strategico non presenterà alla Commissione F.1 la richiesta di approvare la protezione Halo già per il 2017. Che così slitta al 2018 e non è detto che per quella data avrà le forme e le dimensioni che conosciamo ora. La Fia si è comportata in maniera corretta, lasciando l'ultima parola ai team. Nonostante, se avesse voluto, avrebbe potuto far passare il provvedimento d'imperio, per ragioni di sicurezza. Nonostante a Budapest Charlie Whiting avesse mostrato immagini piuttosto "forti" ai piloti per convincerli ad esprimersi a favore dell'Halo. Ora i team studieranno un'altra protezione per la testa, finalizzata soprattutto al caso in cui una vettura finisca sopra un'altra. Come



I limiti della pista

Dopo le polemiche per i cordoli troppo alti in Austria o per i cordoli elettronici in Ungheria, il Gruppo Strategico ha provato invano a regolamentare l'attuale situazione. A Ginevra era stato deciso che in Germania non sarebbe stato adottato nessun provvedimento per chi oltrepassava i limiti della pista, poi nel corso della prima sessione di prove libere Charlie Whiting ha contato 93 infrazioni solo alla curva 1, delle quali 16 commesse dal solo Perez, dimostrando che il problema è di fatto ingestibile senza provvedimenti radicali. Vista l'attitudine dei piloti a violare sistematicamente i limiti.

«È inevitabile, saremo costretti a delimitare la pista con limiti fisici precisi - dice Whiting senza specificare quali - . In alternativa potremmo fare curve più larghe ma questo renderebbe le vie di fuga più ridotte. E ci sarebbe sempre chi va oltre. Bisogna trovare una soluzione al più presto e quando l'avremo trovata entrerà subito in vigore».

Dopo le prove di venerdì a Hockenheim, Arrivabene, Horner e Wolff sono andati a parlare con Ecclestone per sapere se le uscite di pista alla Curva 1 sarebbero state conteggiate anche in gara, come a Budapest, con la tolleranza massima di tre per pilota, visto che la Fia aveva applicato i sensori oltre la linea bianca. Alla fine si è raggiunto un compromesso e la Curva 1 non è stata conteggiata, visto che apparentemente tutti i piloti erano incapaci di restare entro i limiti stabiliti. Ma già a Spa il problema si ripresenterà. E una soluzione andrà trovata.

Safety car con il via bagnato

Questo provvedimento invece entrerà in vigore nel 2017 e seguirà il normale processo democratico di approvazione. Come anticipato da AS, in caso di condizioni pericolose per la pioggia, il via sarà sempre dato in regime di safety car. Sarà una procedura automatica che non richiederà di essere interpretata dai commissari. Quando le condizioni miglioreranno però, tutti si fermeranno e sarà data una nuova partenza da fermo con le gomme che le vetture hanno in quel momento. I giri effettuati in regime di safety car saranno conteggiati come effettivi di gara. Il regolamento potrebbe diventare più "elastico" qualora le nuove gomme Pirelli da bagnato dovessero mostrarsi migliori delle attuali in fase di drenaggio.

Doppia bandiera gialla in qualifica

Per evitare le polemiche ungheresi sulla pole di Rosberg mantenuta nonostante la presenza delle doppie bandiere gialle, Charlie Whiting spiega: «A partire dal Gp di Germania, se in qualifica viene esposta la doppia bandiera gialla si espone anche la bandiera rossa, interrompendo la sessione. Sarà ingiusto per coloro che hanno superato la zona di neutralizzazione, come è stato per Wehrlein in Ungheria durante la Q1, ma è l'unico modo per assicurarsi che nessuno tragga vantaggio da questa situazione. Non possiamo definire con precisione chi ha rallentato a sufficienza e chi no, così da ora in poi in qualifica si fa così».

Cesare Maria Mannucci

nell'incidente in cui Grosjean volò sopra ad Alonso a Spa nel 2012. Come dice Paddy Lowe: «Grazie ai progressi in materia di cavi di ritenzione e di dadi di serraggio del cerchio, ora è quasi impossibile che una ruota si stacchi e finisca contro la testa di un pilota».

Dal 2018 quindi, la testa dei piloti dovrebbe essere ulteriormente protetta ma non nei modi e nella forma che si pensava potesse avvenire con l'Halo. «Speriamo che i team non debbano pentirsi per questa decisione», ha detto Alex Wurz, presidente della Gpda. In realtà, un report tecnico redatto da Andy Green (Force India), mostrava in modo chiaro, come l'Halo possa trasformarsi in un dispositivo che potrebbe anche "ghigliottinare" il pilota. «Il piano futuro - dice Whiting - è di far provare ad ogni pilota il dispositivo nell'arco della prossima stagione, per ottenere un feedback su ogni pista. Nei test effettuati siamo arrivati alla conclusione che il 17% tra tutti i piccoli oggetti che potrebbero colpire il casco di un pilota sarebbero stati fermati dall'Halo. Gli oggetti più voluminosi, come le ruote o una vettura intera, sarebbero stati bloccati. Non è la soluzione perfetta ma è un passo nella giusta direzione. Anche il parabrezza lo sarebbe, ma sorgerebbero problemi con la visibilità sul bagnato».

IL GATTO E LA VOLPE DEL BOX MERCEDES

Nella foto grande, Toto Wolff e Paddy Lowe, a sinistra, al muretto Mercedes: sono loro le menti della squadra che sta dominando la Formula Uno dell'era ibrida

Max attack!

I SENATORI DELLA F.1 SI SCHIERANO CONTRO LA DIFESA AGGRESSIVA DI VERSTAPPEN, IN UNGHERIA DURO CON RAIKKONEN, MA I FATTI DICONO CHE IL SUO TALENTO MERITA RISPETTO

HOCKENHEIM - «Molte persone - compresi alcuni membri dei team -, si sono convinte che in Ungheria, durante il suo duello con Raikkonen, Verstappen si sia mosso più volte per proteggere la posizione, ma non è vero. Per quanto riguarda il fatto che cambiasse linea nello spazio di frenata, attualmente non c'è nessuna regola che lo vieti, sebbene sia un'abitudine poco amata dai piloti. Credo che Verstappen fosse al limite della correttezza, ma il suo comportamento accettabile. Ho chiesto più volte ai commissari Fia di controllare con attenzione i due tentativi di sorpasso di Raikkonen ai suoi danni. Lo hanno fatto anche dopo la gara. Loro hanno ritenuto che il comportamento di Max fosse duro ma corretto. Una difesa energica è stato il termine che hanno usato».

Chi parla è Charlie Whiting, visto che da Budapest a Hockenheim, la lobby dei piloti senatori ha continuato a criticare il comportamento del giovane pilota olandese. Ricordiamo che nel collegio dei commissari Fia in Ungheria, c'era Alan Jones, che, insieme ad Emerson Fittipaldi, è il pilota più esperto e titolato tra tutti quelli che abitualmente svolgono questo compito. Del resto era scritto sin dall'inizio che il prorompente arrivo di Verstappen in F.1 avrebbe generato invidia e rancore. Era già successo con Michel Schumacher, poi con Ayrton Senna e prima ancora con Riccardo Patrese. Tutti accusati, nella prima fase della loro carriera, di correre in modo troppo aggressivo e pericoloso. Per se e per gli altri. Martin Brundle che dice: «Prima o poi qualcuno metterà Verstappen contro un muro e gliela farà pagare», è lo stesso che con la Tyrrell a motore atmosferico nel 1984, faceva di tutto per non farsi doppiare, resistendo anche per giri prima di farsi da parte. Ora siamo arrivati al punto che pure Sergio Perez inveisce contro Verstappen: «Il fatto che continuasse a muoversi sotto la zona di frenata è inaccettabile. Dovremo parlarne al briefing perché è un comportamento molto pericoloso». Accusa irrilevante visto che la cosa è permessa dai regolamenti.

Il giovane Max resta sereno

Verstappen comunque non sembra per nulla preoccupato per la situazione: «I commissari non



QUANDO L'AGGRESSORE E L'ESPERTO NICO

Rosberg costringe Verstappen a un fuori pista in fase di sorpasso: al Gp di Germania il giovane olandese è stato il sicuro danneggiato e non più il presunto danneggiante, per una manovra aggressiva

hanno trovato nulla di scorretto nel mio comportamento, quindi c'è poco da discutere. Stiamo correndo in F.1, non siamo piloti della domenica. Siamo qui per correre e ottenere più punti possibili. Credo che a Senna o Prost la mia difesa sarebbe piaciuta. Siamo in lotta con la Ferrari per il secondo posto in campionato, non è che possiamo lasciare la porta aperta per farli passare. Anche perché Raikkonen aveva fatto lo stesso quando mi ero ritrovato alle sue spalle dopo il primo cambio gomme. In quel momento avevo le gomme fresche, più veloci, eppure non ho iniziato a fare cose assurde per cercare di passare. Perché il circuito non lo permette. Non ho fatto frenate troppo ottimistiche perché sapevo che su quella pista non sarei andato da nessuna parte. A Budapest ho protetto la posizione seguendo il mio istinto di pilota, ma sulla mia vettura non c'erano ali o pezzi di carrozzeria rotti».

Tanti difensori per Raikkonen

Singolare che i tanti frequentatori di social network, sempre pronti a criticare la moderna F.1, nel caso del duello tra Verstappen e Raikkonen si siano in massima parte schierati a favore del pilota finlandese. Evocando provvedimenti disciplinari, forse perché influenzati dalla televisione. Invitiamo tutti così a cercare su Youtube il filmato relativo al duello tra Michael Schumacher e Ayrton Senna durante il Gp del Brasile del 1992, dove vedrete cose



ben più estreme. Però se lo faceva Senna era magico e temerario, se invece lo fa Verstappen, diventa un "bimbominkia" scorretto. Risibile poi che piloti come Perez o Button e anche lo stesso Raikkonen accusino Verstappen di essersi mosso in fase di frenata, quando questo comportamento non è vietato dal regolamento. Dobbiamo forse pensare che un ragazzino che corre in macchina da appena tre anni, conosca meglio il regolamento e il codice comportamentale di piloti campioni del mondo?

Il parere critico di Button

«Cambiare linea nella zona di frenata è la cosa più pericolosa che un pilota possa fare - sostiene Button - perché chi ti segue probabilmente ancora non ha frenato e la differenza di velocità è enorme. Probabilmente anche io ho fatto lo stesso nelle formule minori, ma in F1 le velocità sono troppo elevate. Alla curva 1 in Ungheria ci arrivavamo a circa 320 km/h di velocità massima. Sarebbe bastato un minimo contatto con le ruote e una vettura sarebbe volata. Proprio come è successo in Australia tra Gutierrez e Alonso. Certo, non era colpa di Gutierrez, ma avete visto le conseguenze di quella manovra? Verstappen è un grande talento considerando quello che ha ottenuto in così breve tempo ma ci sono cose che deve ancora imparare».

«Se i commissari hanno deciso di non punire Verstappen - sottolinea Bottas - è ok, almeno sappiamo come comportarci in condizioni simili». Per Massa

**STIAMO CORRENDO
IN F1. NON SIAMO
PILOTI DILETTANTI.
A SENNA E PROST
LA MIA DIFESA
SAREBBE PIACIUTA**

MAX VERSTAPPEN

”

invece: «Verstappen le prova sempre tutte, è un pilota molto aggressivo, ma trovo che il suo comportamento sia migliorato rispetto allo scorso anno. Quando sei in lotta con lui, devi capire cosa fare, devi seguire le regole, anche se a volte ti consentono un comportamento più aggressivo».

Sainz si dice certo che Max ora ha capito...

«Al briefing dei piloti - spiega Sainz - abbiamo ribadito che cambiare linea in fase di frenata è una azione molto pericolosa e che se la cosa si ripresenterà, i commissari Fia faranno meglio a considerare più seriamente l'episodio e prendere i provvedimenti necessari. Perché se tutti cominciano a farlo per proteggere la posizione, allora diventa un casino. Credo che dopo il briefing Verstappen abbia capito meglio cosa sia lecito o meno in futuro».

Ma se i senatori della F1 credono di avere impressionato Verstappen con la ramanzina fatta davanti a Charlie Whiting, forse non hanno capito bene con chi hanno a che fare. Anche perché ormai si sta diffondendo l'abitudine tra gli altri piloti, quando vedono negli specchietti la Red Bull dell'olandese, di ritrovare improvvisamente vigore e determinazione per tenerlo dietro, ricorrendo a tutti i sistemi, più o meno consentiti. Un film già visto in passato, ma che certo non è servito ad arginare il talento e l'aggressività di piloti come Schumacher o Senna. Anche questa volta, sarà del tutto inutile.

Cesare Maria Mannucci

Consigli per le vacanze

PROVIAMO A SCOPRIRE DOVE E COME VANNO A RIPOSARSI PILOTI E BOSS DELLA FORMULA UNO, A PARTIRE DA HAMILTON, GIÀ DIRETTO A COMACCHIO,

Ginetta Hamilton a Comacchio. Questo il luogo consigliato dalla nostra agenzia viaggi affinché il leader maximo trascorra al meglio le vacanze estive. A Comacchio, ma sì,

bello paciarotto, con su un litro di autan, le ciabatte, la canotta, il canottino da gonfiare con la bocca: un insieme perfetto per uno che ha bisogno di smetterla di fare il ganassa. Giù

basso, dai Gino, che la stagione è ancora lunga e di cocktail, gnocca e rutto libero non se ne può più. Nico, invece va a **Santiago de Compostela**, a piedi ovviamente, senza pallone

possibilmente. Che faticati, che sudi, in silenzio, come fanno tutti quelli che devono capire l'antifona in procinto del momento supremo. Massimo un mulo, per fare due chiacchie-

re sul calar della sera. Per Daniel Ricciardo, il programma prevede di partecipare al ritiro dell'Associazione Sportiva Rugby Milano, in programma all'I-droscalo di **Milano**, un posto che se lo vedi ti innamori. Palestra pesi, macchina della mischia, corsa dura senza paura, contrasti a nastro, un programmino perfetto per il Daniel che ha in programma di colluttare a tempo pieno dentro e fuori dal suo team. Autan, anche per lui. Il resto, a posto, perché a Ricciardo il rugby piace da sempre. Il piano-ferie



si semplifica di molto a proposito di Max Verstappen. Al quale basta andare dove non va il suo papà Jos. Trattasi di domandare: "Babbo, dove vai?" e quindi prendere a razzo la direzione opposta, magari portandosi dietro il nonno, povero sacramento anche lui. Per Seb Vettel è stato confezionato un pacchetto speciale: due

GETTY IMAGES

settimana a casa di Fernando Alonso a **Oviedo**, che è un bel posto, mare e monti, tutto concentrato lì. Sedute in bici, birrette, funghi allucinogeni e, nei ritagli di tempo, sedute di autocoscienza in compagnia di Nando, il quale non vedeva l'ora di trattare il suo amichetto tedesco. Il divertimento (di Alonso) è assicurato. Quello di Vettel un po' meno ma a questo punto vale la pena tentare. Per Raikkonen sono invece previste vacanze in famiglia. Per le quali Kimi ha fatto montare una vasca doppia in casa, dove immergersi

con il figlio scopo fare le bolle nell'acqua con la bocca. Lui si diverte un mondo, il figlio pure, la moglie vedremo a cose fatte.

Per Button le vacanze significano smettere finalmente di broccolare: si trasferirà a **Camaldoli** dove terrà un seminario ai frati dal titolo: "Vantaggi e svantaggi dell'astinenza lontano dai pasti". In compenso, Haryanto trascorrerà le ferie a **Miami** cercando finalmente di broccolare. Button gli ha fornito una lista di nomi, numeri di telefono e indirizzi perché così non si può andare

avanti.

Va a casa, in **Messico**, Perez: sombrero, pistole, e giù a giocare alla rivoluzione fallita con i suoi vecchi compagni di scuola. Bottas vorrebbe trovare un posto ma non lo prendono nemmeno nelle pensioni a una stella sbirra: pare finisca col raggiungere casa di Raikkonen, sperando che lo facciano entrare nella vasca ogni tanto. Massa è già in viaggio per **Massa Lubrense**: da anni pensa che la località sia intitolata alla sua famiglia e lui adesso va giù con la macchina piena di doni per la

cittadinanza tutta.

Dalla Ferrari fanno sapere che il presidente Marchionne in agosto terrà d'occhio Arrivabene che terrà d'occhio Binotto, che terrà d'occhio Resto, che terrà d'occhio l'uscita di sicurezza. Dalla Germania fanno sapere che Niki Lauda terrà d'occhio il suo conto in banca. Dalla Svezia fanno sapere che è inutile tenere d'occhio Ericsson del quale frega niente a nessuno. Se qualcuno di voi ha una branda libera, fate sapere che poi lui arriva. Almeno lì, arriva.

Buona estate a tutti. ●



CARTELLINO TIMBRATO AL MOTODROM, POI FESTA!

Ultimo giorno di lavoro per la F1 a Hockenheim, qui con Lewis davanti a tutti, e poi via in vacanza, ciascuno a modo suo

9

Daniel Ricciardo

Una gara intensa, senza un attimo di respiro.

Perché la strategia adottata per lui dalla Red Bull, diversa da quella di Verstappen, lo mette nella condizione di attaccare sempre, senza troppa attenzione per le gomme. Riesce a passare Verstappen solo perché l'olandese si fa da parte con gomme più lente. Al via, invece, si era fatto infilare da Verstappen all'esterno della prima curva.

Max Verstappen

La sua prima curva resterà tra le cose più belle nella lunga storia di Hockenheim. In un punto a detta di tutti impossibile per i sorpassi, lui infila Ricciardo all'esterno, dopo avere avuto la meglio anche su Rosberg al via. Poi paga una strategia diversa, meno indicata per l'usura delle gomme, e conclude terzo. Comunque ancora sul podio. Da quando è salito sulla Red Bull, solo Hamilton ha fatto più punti di lui.

7

Sebastian Vettel

Conclude al 5° posto una gara dove era impossibile fare meglio.

Al via "brucia" Raikkonen, poi non sbaglia nulla. Tranne nella scelta strategica quando contesta il suo box e si rifiuta di fermarsi pensando così di salvare le gomme. Scelta inutile che alla fine non paga.

Kimi Raikkonen

Anche la sua gara è positiva e il 6° posto, con la Ferrari attuale, è quasi il massimo a cui può ambire. Al via si fa "fregare" da Vettel, poi quando potrebbe cercare di raggiungerlo, deve rallentare per rientrare nei consumi.

Nico Hulkenberg

Davanti al pubblico di casa si rigenera e finalmente corre come aveva abituato in passato. Cambia la strategia durante la gara passando da 2 a 3 soste. Lotta a lungo con Bottas che alla fine supera in virtù di gomme gestite meglio. Battendo Perez, cosa che non gli accadeva da tempo.

Jenson Button

Su una pista che mette in evidenza le debolezze del motore Honda, lui combatte con intensità, fa meglio di Alonso e conclude 8°. Parte bene, gestisce al meglio le gomme e il consumo di carburante, e alla fine supera pure Bottas in crisi di gomme.



foto: GETTY IMAGES

IL TOP DEL GP

Lewis Hamilton

Costruisce la vittoria su una partenza perfetta.

Arriva alla prima curva già solidamente al comando, persino fuori portata degli attacchi di Verstappen. Da quel momento si limita a gestire la gara con grande facilità, abbassando i tempi di 1" ogni volta che dai box gli dicono che Ricciardo si sta riavvicinando. Poi carica i cani sull'aereo, saluta tutti e parte per le vacanze!

Un Gp a due velocità quello di Germania, vinto con disarmante superiorità da parte di Lewis Hamilton, sotto. Alle spalle del leader del mondiale si è agitata alla grande anche la coppia Red Bull Ricciardo-Verstappen che hanno chiuso nell'ordine dietro al britannico tre volte campione del mondo

10



6

Valtteri Bottas

Il team decide per una strategia basata su due cambi gomme che alla fine non paga. Gli ultimi giri per lui sono un calvario, lo passano tutti e alla fine si attacca al 9° posto, anche se doppiato.

Sergio Perez

Guida con i denti e alla fine riesce a passare Alonso per il 10° posto. Compromette tutto al via dove parte malissimo e retrocede subito al 16° posto. Da quel momento inizia una buona rimonta ma questa volta da Hulk prende la "paga".

Pascal Wehrlein

Idolo locale, più famoso per la sua vittoria nel Dtm che i risultati in F1, Wehrlein conclude al 17° posto, a due giri. Termina davanti ad una Renault e una Sauber, quindi il suo lavoro alla fine lo fa.

Esteban Gutierrez

La gara del messicano è onesta e alla fine non meriterebbe di essere dileggiato pubblicamente da Ricciardo per la sua presunta irriducibilità in fase di doppiaggio. Parte male, fa pattinare le gomme, ma poi tiene sempre dietro Grosjean con autorità. Conclude 11° doppiato.

Fernando Alonso

Negli ultimi giri deve rallentare perché in crisi con il consumo di carburante. Con il serbatoio ormai a secco, conclude al 12° posto doppiato, dopo aver scambiato diversi messaggi sarcastici con il suo team, per le numerose posizioni perse durante il cambio gomme.

Daniil Kvyat

Almeno questa volta riesce a finire al 15° posto. Si lamenta che questo non è il suo anno e probabilmente porta questa attitudine negativa anche in macchina. Alle prese con l'usura delle gomme e il consumo di carburante elevato, fa quello che può.

Romain Grosjean

Conclude 13°, doppiato, lamentando problemi ai freni, che si surriscaldano durante il suo lungo duello con Magnussen. Dopo avere sbagliato la partenza.

Kevin Magnussen

Anche per lui il team decide una strategia su due soste che alla fine si rivela pernicioso perché l'usura delle gomme è molto più elevata che il previsto. Conclude 16° doppiato.

5

Nico Rosberg

Gara disastrosa. Al via si fa prendere dall'emozione e sbaglia la partenza. fatica a seguire le due Red Bull, poi viene penalizzato dai commissari per irregolarità nelle fasi di sorpasso a Verstappen. Conclude al 4° posto con una Mercedes comunque nettamente superiore.

Felipe Nasr

Si ritira al 57° giro per rottura del turbo. Al via era partito bene guadagnando diverse posizioni poi ha iniziato subito a perdere potenza.

Felipe Massa

Si ritira al 36° giro lamentando che la sua vettura è inguidabile causa di una tamponata subita da Palmer nelle prime fasi che danneggia il retrotreno. Prova a continuare poi preferisce rientrare ai box dopo un paio di "spaventi" che lo fanno desistere.

Carlos Sainz

Nonostante una vettura radicalmente rivista nell'aerodinamica, lo spagnolo non va oltre il 14° posto. Dopo la penalità in griglia, perde molto tempo al primo cambio gomme. Si ritrova alle spalle di vetture molto più lente, che però non riesce a passare.

4

Marcus Ericsson

Sempre nelle ultime posizioni, da l'impressione di farsi portare in giro dalla sua vettura piuttosto che guidarla realmente. Spiattella un paio di gomme in frenata e alla fine non va oltre il 18° posto, a 2 giri.

Rio Haryanto

Potrebbe essere la sua ultima corsa in F1 e l'indonesiano prende il via molto emozionato. Tenta il sorpasso a Wehrlein ma si tocca e danneggia l'ala anteriore. Poi pensa a finire e conclude 20° a 2 giri.

3

Joylon Palmer

Causa un suo errore blocca le ruote in frenata e squadra una gomma. In seguito a causa delle vibrazioni dice di non riuscire a vedere bene e finisce per tamponare la Williams di Massa. Termina 19° a 2 giri.



IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI
MARELLI**Toro Rosso novità in 8 mosse**

La Toro Rosso ha apportato un'importante aggiornamento alla STR11, appena un Gran Premio dopo le modifiche al raffreddamento arrivate in Ungheria, e quasi ogni superficie aerodinamica è stata cambiata. Questi significativi interventi arrivano piuttosto tardi nella stagione, ma a causa della tardiva conferma del suo motore per il 2016 c'è voluto così tanto tempo alla squadra di progettisti per fare tutte le modifiche che avrebbero voluto aver pronte in inverno. Pertanto questa è la Str11 definitiva e queste modifiche dovrebbero consentire al team di rientrare in gara con Force India e Williams e di restare davanti alla McLaren.

1) La prima e più evidente modifica è quella apportata all'alettone anteriore, il cui profilo è stato cambiato creando un gradino più evidente nella sezione inarcata vicino alla punta dell'ala, come ha fatto la maggior parte degli altri team che lavorano sempre di più su questo particolare. Una volta modificato il profilo anche l'endplate e la presa d'aria collegata hanno dovuto essere adattate. Mentre sotto l'ala sono state aumentate da due a tre le piccole schermature.

2) Sopra l'ala sono stati rivisti gli elementi a cascata. Qui la Toro Rosso ha creato una nuova forma per l'aletta interna che ora è semplicemente un profilo con l'aggiunta di un grande deflettore all'estremità.

3) Per far fronte al cambiamento nel flusso d'aria in uscita dall'alettone anteriore sono stati cambiati anche i deflettori posti sul condotto del freno anteriore.

4) Attorno al davanti delle pance è stato sostituito il vecchio deflettore verticale con uno che si inarca sopra e si unisce alla pancia, cosa questa che modifica la fila di pinne verticali montata sulla parte superiore della pancia. Questi deflettori dirigono tutti il flusso d'aria in basso lungo le pance verso il diffusore.

5) Con le succitate modifiche alla parte anteriore della pancia e il nuovo assetto del raffreddamento provato in Ungheria anche la forma principale della pancia è cambiata: la zona a bottiglia di coca cola ora è persino più sottile, infatti si avvolge stretta attorno al cambio ed alla sospensione posteriore, aprendo il flusso d'aria in alto verso il diffusore per una maggiore deportanza.

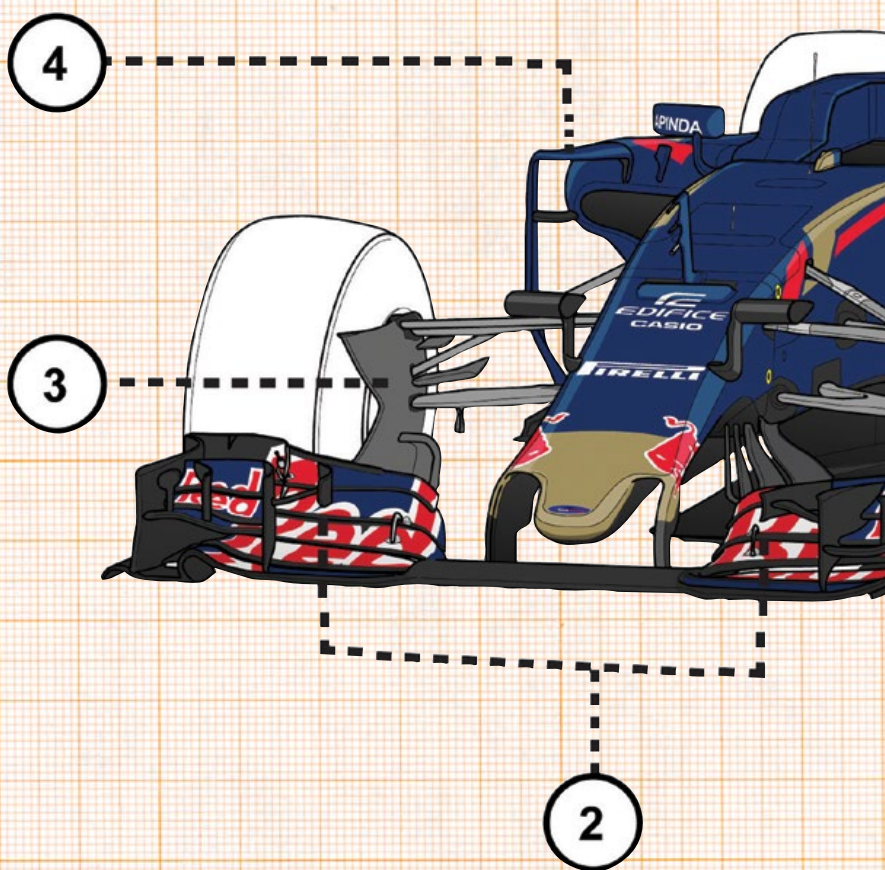
6) Con tante modifiche alle superfici aerodinamiche nella parte anteriore, anche la superficie posteriore è dovuta essere modificata ed i freni posteriori sono ora completamente diversi, a causa della complessa disposizione di deflettori e alette che vi sono fissati.

7) Per gestire il flusso d'aria sotto la vettura, anche il fondo è completamente nuovo: dai bordi incurvati nella parte anteriore al ridotto numero di soffiature davanti alla gomma posteriore.

Toro Rosso

A FAENZA RIVISTA PRATICAMENTE TUTTA L'AERODINAMICA

Grandi modifiche sulla Str11, che finalmente permettono alla Toro Rosso di sfoggiare la vettura pensata in inverno con l'obiettivo di permettere al team di restare davanti alla McLaren e di rientrare in gara con Force India e Williams

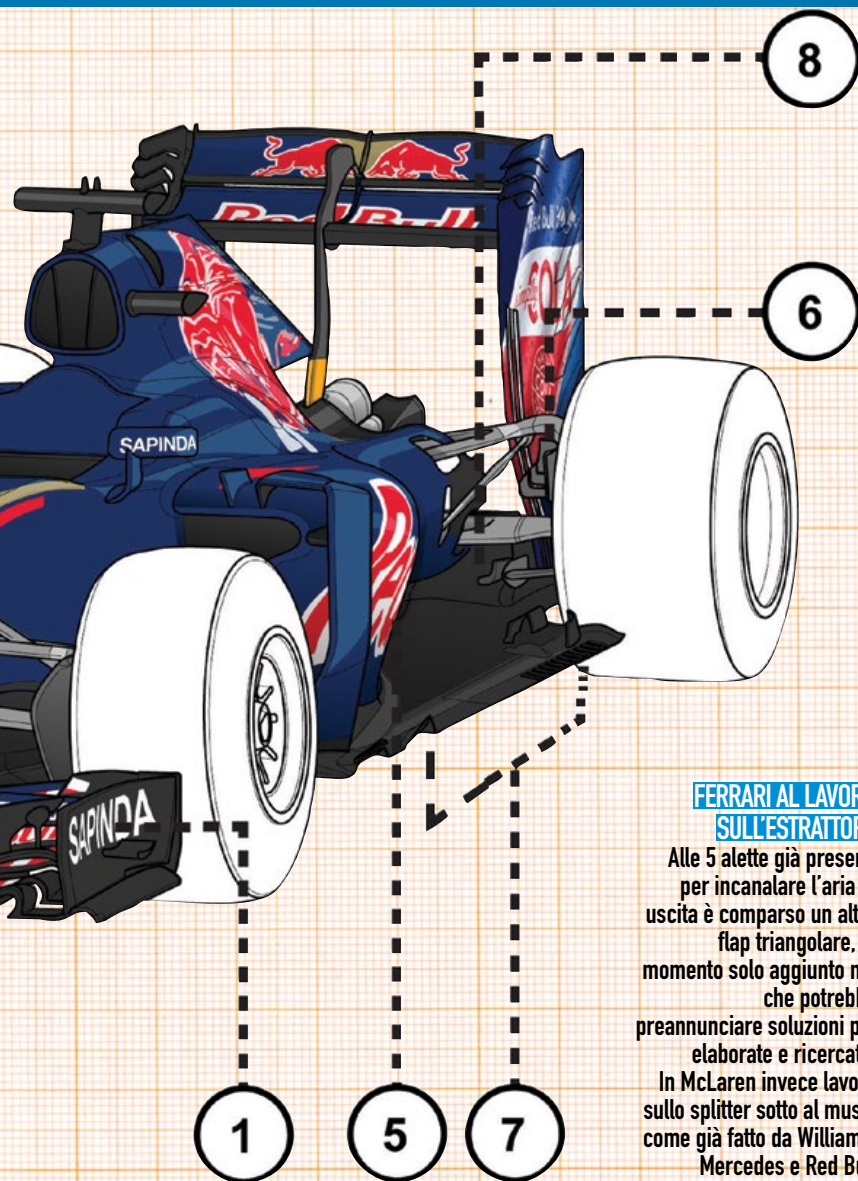
TORO ROSSO

ture davanti alla gomma posteriore.

8) Una soluzione davvero nuova sulla STR11 per il Gran Premio di Germania è la pinna in cima al diffusore: anche prima di questa gara la Toro Rosso aveva montato un deflettore sul fondo, che doveva gestire il flusso d'aria lungo la Coca-Cola ed indirizzarlo sopra il diffusore per ottenere il massimo di deportanza. Ora questo deflettore è stato spostato dal centro della parte superiore del diffusore per finire in linea con i supporti dell'alettone posteriore. Ma, invece di essere un semplice deflettore verticale come prima, ora ha una forma a "L" con una parte orizzontale incurvata che avanza ed altera il flusso d'aria. Questo componente piuttosto complesso agisce assieme ai condotti dei freni po-

new look

IN GERMANIA È ARRIVATA FINALMENTE LA STR11 DEFINITIVA, RITARDATA DAL TARDIVO ANNUNCIO DEL MOTORE



perché la parte posteriore della vettura è addirittura rialzata per creare maggiore inclinazione.

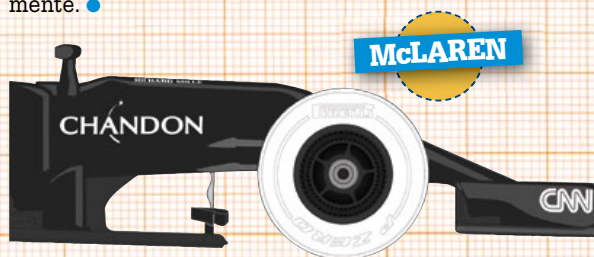
In Ungheria a questa zona era stato aggiunto un flap triangolare al lato del diffusore in modo da spingere di più intorno a queste alette e rendere il loro effetto ancora più pronunciato. Poiché qui si tratta di un semplice componente aggiuntivo, forse che in futuro la Ferrari rielaborerà questa zona per una soluzione più efficace e ricercata?

McLaren fa razzie delle idee

Continuando a prendere idee dagli altri team e ad applicarle alla propria vettura, la McLaren per questo weekend ha seguito il recente trucco della Mercedes ed ha aggiunto una bat wing allo splitter del T-tray. Anche se dispositivi aerodinamici inversi in questa zona erano probabilmente apparsi per la prima volta con la Brawn nel 2009, Williams prima e poi Mercedes e Red Bull hanno lavorato su questo settore per migliorare il flusso d'aria. Nel dettaglio la modifica McLaren va molto vicino alla bat wing della Red Bull. Una piccola aletta larga montata sullo splitter, con la forma dell'ala invertita per creare portanza piuttosto che deportanza. Ma lo scopo dell'aletta non è quello di creare direttamente deportanza, quanto di agire come un deflettore, dove il flusso d'aria in uscita dalle punte dell'ala viene indirizzato esternamente attorno alle pance. Ciò fa sì che l'aerodinamica posteriore della vettura funzioni meglio, per una maggiore deportanza generale. Aumentando la deportanza posteriormente si compensa la piccola portanza creata anteriormente. ●

FERRARI AL LAVORO SULL'ESTRATTORE

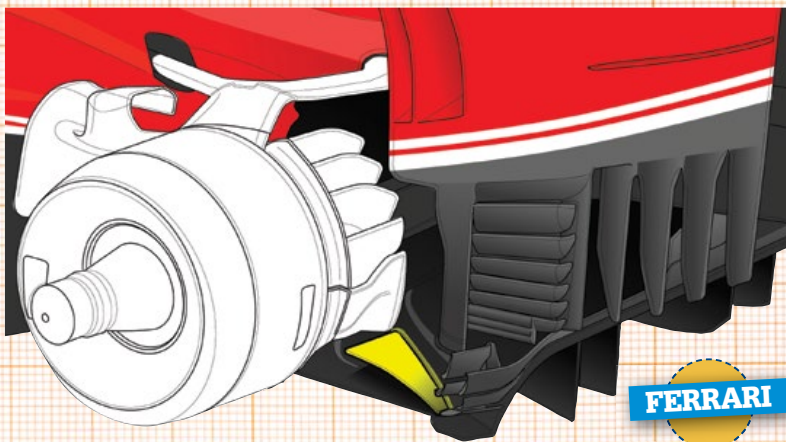
Alle 5 alette già presenti per incanalare l'aria in uscita è comparso un altro flap triangolare, al momento solo aggiunto ma che potrebbe preannunciare soluzioni più elaborate e ricercate. In McLaren invece lavoro sullo splitter sotto al muso, come già fatto da Williams, Mercedes e Red Bull



steriori ed all'endplate dell'alettone posteriore per gestire il flusso d'aria che esce sulla parte esterna del diffusore. Si tratta di una soluzione che sicuramente qualcuno copierà.

Ferrari un'altra piccola modifica

In Ungheria è stata apportata una piccola modifica alla SF16-H, nascosta dietro la gomma posteriore. La Ferrari ha già una complessa serie di alette nella parte esterna del diffusore. Una sorta di 5 elementi che servono a creare un forte flusso d'aria a spirale in uscita da sotto il diffusore. Questo estrae aria da sotto il fondo, ma anche sigilla anche la parte inferiore del diffusore, come fosse una giunzione fluida. Questi effetti aggiungono deportanza, soprattutto



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Palmer	2°	19'298
Kvyat	7°	23'243
Nasr	7°	29'865
Pérez	8°	19'233
Sainz	9°	22'751
Massa	9°	18'590
Verstappen	11°	19'017
Rosberg	11°	19'693
Magnussen	11°	19'034
Ricciardo	12°	18'964
Bottas	12°	18'796
Hülkenberg	12°	19'608
Wehrlein	12°	19'813
Vettel	13°	19'230
Button	13°	19'427
Haryanto	13°	31'317
Hamilton	14°	18'650
Raikkonen	14°	22'393
Alonso	14°	19'258
Ericsson	16°	20'148
Grosjean	17°	20'301
Nasr	19°	19'944
Gutiérrez	25°	20'099
Palmer	25°	26'688
Massa	26°	36'395
Wehrlein	26°	19'626
Rosberg	27°	18'936
Pérez	27°	19'223
Verstappen	28°	19'137
Alonso	28°	19'440
Kvyat	28°	20'227
Sainz	29°	19'747
Vettel	31°	19'472
Button	31°	19'124
Raikkonen	32°	19'142
Hülkenberg	32°	19'144
Magnussen	32°	19'159
Ricciardo	33°	18'738
Haryanto	32°	20'919
Bottas	33°	19'183
Hamilton	34°	18'504
Ericsson	33°	19'318
Nasr	42°	19'755
Pérez	43°	19'379
Grosjean	43°	19'863
Rosberg (+5")	44°	28'364
Hülkenberg	44°	19'907
Verstappen	45°	18'967
Ricciardo	46°	18'979
Vettel	46°	19'000
Palmer	45°	19'725
Button	46°	19'268
Hamilton	47°	18'475
Raikkonen	47°	19'525
Wehrlein	46°	19'658
Alonso	47°	19'127
Gutiérrez	47°	19'326
Kvyat	49°	19'264
Haryanto	49°	21'186
Sainz	51°	19'547

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



SUTTON-IMAGES.COM

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	67	1.30'44"200	202,646	1'18"746	52
2°	18	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	67	a 6"996	202,386	1'18"442	48
3°	15	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	67	a 13"413	202,148	1'18"910	47
4°	12	N. Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	67	a 15"845	202,058	1'19"122	51
5°	10	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	67	a 32"570	201,441	1'18"710	48
6°	8	K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	67	a 37"023	201,277	1'19"572	36
7°	6	N. Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	67	a 1'10"049	200,072	1'20"056	46
8°	4	J. Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	66	a 1 giro	199,330	1'19"781	48
9°	2	V. Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1 giro	199,156	1'20"442	36
10°	1	S. Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	66	a 1 giro	199,099	1'19"606	46
11°		E. Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	66	a 1 giro	198,855	1'19"883	56
12°		F. Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	66	a 1 giro	198,694	1'20"132	50
13°		R. Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	66	a 1 giro	198,570	1'20"250	58
14°		C. Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	66	a 1 giro	198,467	1'19"957	54
15°		D. Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	66	a 1 giro	198,377	1'19"585	51
16°		K. Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	66	a 1 giro	197,790	1'21"649	42
17°		P. Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 2 giri	196,425	1'20"710	49
18°		M. Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	65	a 2 giri	196,106	1'21"212	35
19°		J. Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	65	a 2 giri	195,665	1'21"127	55
20°		R. Haryanto (Indonesia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	65	a 2 giri	194,689	1'21"845	56

RITIRATI

	F. Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	57	Power Unit	194,934	1'21"420	45
	F. Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	36	Cons. incid.	194,568	1'21"476	31

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DODICESIMO GRAN PREMIO

TEAM	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	5	5	3	4	4
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	3	3	3	2	3	3
FERRARI	VETTEL	FERRARI	4	3	3	3	3	3
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	3	3	4	3	3
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	3	3	3	3	3	3
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	3	3	3	3	3	5
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
RENAULT	MAGNUSSEN	RENAULT	4	4	4	4	3	3
RENAULT	PALMER	RENAULT	4	4	4	4	3	4
TORO ROSSO	KVYAT	FERRARI (2015)	3	3	3	3	3	3
TORO ROSSO	SAINZ	FERRARI (2015)	4	4	4	3	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	4	5	3	2	2	3
SAUBER	NASR	FERRARI	4	3	4	2	2	3
MCLAREN	ALONSO	HONDA	4	4	4	4	4	4
MCLAREN	BUTTON	HONDA	4	4	4	4	4	4
MANOR	WEHRLEIN	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
MANOR	HARYANTO	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	3	3	3	3	3
HAAS	GUTIERREZ	FERRARI	3	3	3	3	2	3

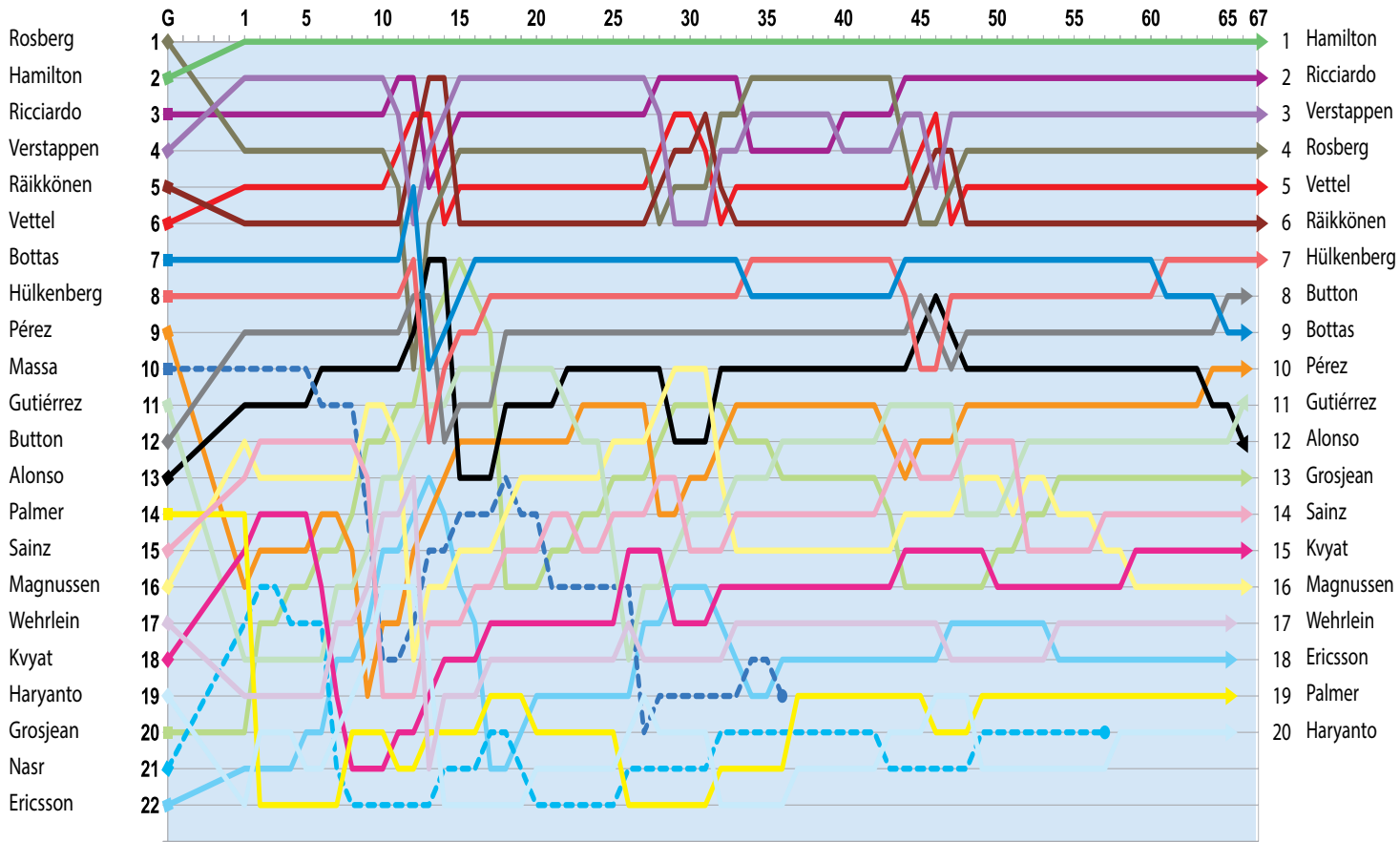
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

GERMANIA | 12ª gara del mondiale F.1 | 31 luglio 2016 | Hockenheimring (4,574 km)
 | Distanza: 306,458 km | Giri: 67 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e nuvoloso 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 AL TORNANTE SPITZKEHRE
 105 METRI PRIMA DELLA CURVA 15

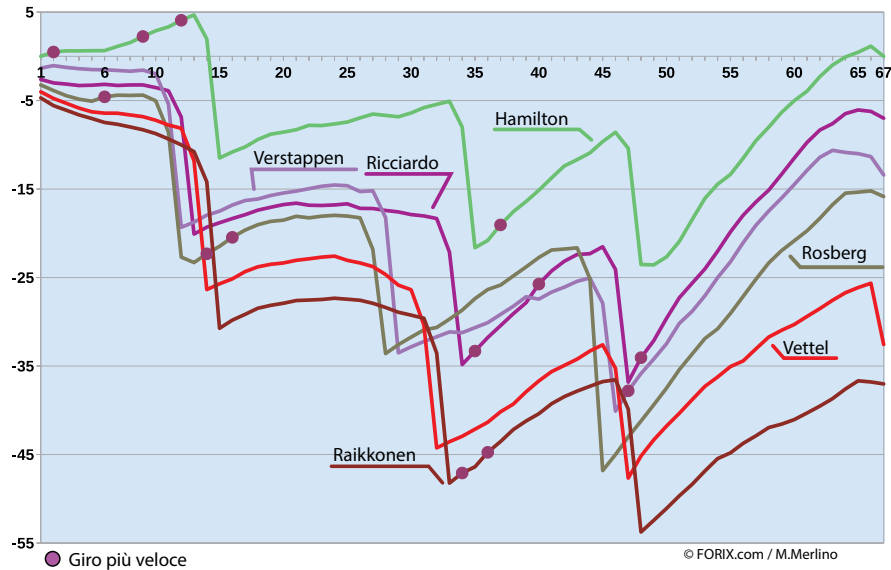
QUALIFICAZIONI

Wehrlein	341.0
Haryanto	340.4
Magnussen	339.1
Rosberg	339.0
Hamilton	338.8
Bottas	338.0
Raikkonen	337.7
Vettel	336.7
Massa	336.4
Pérez	335.8
Palmer	335.6
Hülkenberg	334.7
Ericsson	334.6
Verstappen	334.5
Gutiérrez	334.1
Grosjean	334.0
Ricciardo	332.9
Nasr	332.3
Kvyat	332.1
Sainz	331.3
Alonso	329.5
Button	329.0

GRAN PREMIO

Haryanto	349.9
Ricciardo	345.1
Grosjean	344.3
Wehrlein	343.4
Raikkonen	342.9
Gutiérrez	342.4
Verstappen	342.4
Massa	341.1
Pérez	340.3
Magnussen	340.2
Kvyat	340.1
Sainz	339.1
Rosberg	338.7
Bottas	338.2
Vettel	338.1
Ericsson	338.0
Palmer	337.5
Hamilton	337.1
Nasr	337.0
Hülkenberg	336.6
Alonso	334.4
Button	332.8

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.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

IMBATTUTO

M.Schumacher
(Ferrari F2004, 2004)
1'13"306 media 224,625 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

K.Raikkonen
(McLarenMP4-19B/
Mercedes, 2004)
1'13"780 media 223,182
km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

M.Schumacher
(Ferrari F2004, 2004)
1h23'54"848 media 215,852
km/h

GIRI IN TESTA

Hamilton 1°-67°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 29 LUGLIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Rosberg	1'15"517	1'15"614
2° Hamilton	1'15"843	1'16"008
3° Vettel	1'16"667	1'16"208
4° Verstappen	1'16"927	1'16"456
5° Ricciardo	1'17"089	1'16"490
6° Raikkonen	1'16"852	1'16"512
7° Hülkenberg	1'18"591	1'16"781
8° Button	1'17"612	1'17"087
9° Pérez	1'18"628	1'17"148
10° Alonso	1'17"183	1'17"225
11° Sainz	1'18"044	1'17"342
12° Kvyat	1'18"008	1'17"367
13° Bottas	1'18"210	1'17"425
14° Grosjean	1'18"589	1'17"602
15° Massa	1'18"322	1'17"686
16° Gutiérrez	s.t.	1'18"005
17° Magnussen	1'18"933	1'18"056
18° Ericsson	1'18"198	1'18"130
19° Wehrlein	1'19"975	1'18"193
20° Palmer	s.t.	1'18"313
21° Haryanto	1'19"167	1'18"591
22° Leclerc	1'18"882	s.t.
23° Nasr	1'18"961	1'19"295
24° Ocon	1'18"981	s.t.

SABATO 30 LUGLIO

	3ª SESSIONE
1° Rosberg	1'15"738
2° Hamilton	1'15"795
3° Ricciardo	1'15"837
4° Raikkonen	1'15"902
5° Vettel	1'16"104
6° Verstappen	1'16"182
7° Bottas	1'16"400
8° Massa	1'16"630
9° Alonso	1'16"916
10° Hülkenberg	1'16"972
11° Sainz	1'17"028
12° Pérez	1'17"066
13° Gutiérrez	1'17"160
14° Kvyat	1'17"227
15° Magnussen	1'17"351
16° Palmer	1'17"473
17° Ericsson	1'17"685
18° Nasr	1'18"057
19° Button	1'18"093
20° Wehrlein	1'18"270
21° Haryanto	1'18"272
22° Grosjean	1'25"160

GRIGLIA

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'14"363	44 Hamilton Mercedes 1'14"470
2ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'14"726	33 Verstappen Red Bull 1'14"834
3ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'15"142	5 Vettel Ferrari 1'15"315
4ª FILA	77 Bottas Williams 1'15"530	27 Hulkenberg Force India 1'15"510 (b)
5ª FILA	11 Perez Force India 1'15"537	19 Massa Williams 1'15"615
6ª FILA	21 Gutierrez Haas 1'15"883	22 Button McLaren 1'15"909
7ª FILA	14 Alonso McLaren 1'16"041	30 Pamer Renault 1'16"665
8ª FILA	55 Sainz Toro Rosso 1'15"989 (a)	20 Magnussen Renault 1'16"716
9ª FILA	94 Wehrlein Manor 1'16"717	26 Kvyat Toro Rosso 1'16"876
10ª FILA	88 Haryanto Manor 1'16"977	8 Grosjean Haas 1'16"086(C)
11ª FILA	12 Nasr Sauber 1'17"123	9 Ericsson Sauber 1'17"238

POLE POSITION

SABATO 30 LUGLIO			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Rosberg	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'15"485	1'14"839	1'14"363	16"160	34"777	23"356	
2° Hamilton	Mercedes F1 W07 Hybrid	1'15"243	1'14"748	1'14"470	16"128	34"993	23"182	
3° Ricciardo	Red Bull RB12	1'15"591	1'15"545	1'14"726	16"193	35"189	23"275	
4° Verstappen	Red Bull RB12	1'15"875	1'15"124	1'14"834	16"196	35"098	23"439	
5° Raikkonen	Ferrari SF16-H	1'15"752	1'15"242	1'15"142	16"363	35"278	23"498	
6° Vettel	Ferrari SF16-H	1'15"927	1'15"630	1'15"315	16"432	35"345	23"509	
7° Hülkenberg	Force India VJM09	1'16"301	1'15"623	1'15"510	16"479	35"147	23"762	
8° Bottas	Williams FW38	1'15"952	1'15"490	1'15"530	16"493	35"142	23"842	
9° Pérez	Force India VJM09	1'16"169	1'15"500	1'15"537	16"472	35"255	23"679	
10° Massa	Williams FW38	1'16"503	1'15"699	1'15"615	16"552	35"181	23"845	
11° Gutiérrez	Haas VF-16	1'15"987	1'15"883		16"537	35"492	23"788	
12° Button	McLaren MP4-31	1'16"172	1'15"909		16"609	35"480	23"820	
13° Sainz	Toro Rosso STR11	1'16"317	1'15"989		16"642	35"626	23"667	
14° Alonso	McLaren MP4-31	1'16"338	1'16"041		16"446	35"638	23"937	
15° Grosjean	Haas VF-16	1'16"328	1'16"086		16"625	35"439	23"967	
16° Palmer	Renault R.S.16	1'16"636	1'16"665		16"734	35"561	24"128	
17° Magnussen	Renault R.S.16	1'16"716			16"971	35"631	24"114	
18° Wehrlein	Manor MRT05	1'16"717			16"856	35"559	24"302	
19° Kvyat	Toro Rosso STR11	1'16"876			16"765	35"775	24"066	
20° Haryanto	Manor MRT05	1'16"977			16"894	35"753	24"330	
21° Nasr	Sauber C35	1'17"123			16"961	35"959	24"203	
22° Ericsson	Sauber C35	1'17"238			17"021	35"765	24"452	

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.

(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)



COLOMBO

MONDIALE PILOTI

		1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11		
1°	L. Hamilton	217	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	10	25	25	10	25	25	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2°	N. Rosberg	198	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3°	D. Ricciardo	133	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4°	K. Raikkonen	122	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5°	S. Vettel	120	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6°	M. Verstappen	115	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7°	V. Bottas	58	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8°	S. Pérez	48	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9°	F. Massa	38	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10°	N. Hülkenberg	33	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11°	C. Sainz	30	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12°	R. Grosjean	28	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13°	F. Alonso	24	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14°	D. Kvyat	23	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15°	J. Button	17	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	(m.)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16°	K. Magnussen	6	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17°	P. Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
18°	S. Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
19°	E. Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20°	J. Palmer	0	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21°	M. Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
22°	F. Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
23°	R. Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	415	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	15/25	18/25	12/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	Red Bull	256	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	18/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	Ferrari	242	15/0	0/18	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	10/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	Williams	96	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	Force India	81	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	1/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	Toro Rosso	45	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	McLaren	42	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Haas	28	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	Renault	6	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11°	Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

CAMBI GOMME

RICCIARDO	SS	S	SS	SS
VETTEL	SS	S	SS	S
ROSBERG	SS	SS	S	S
RAIKKONEN	SS	S	SS	S
GROSJEAN	SS	S	SS	
ERICSSON	SS	SS	S	
PÉREZ	SS	S	SS	S
NASR	SS	SS	S	S
ALONSO	SS	S	SS	SS
MASSA	SS	S	S	
MAGNUSSEN	SS	SS	S	
GUTIÉRREZ	S	SS	SS	
BUTTON	SS	S	SS	SS
KVYAT	SS	S	SS	SS
HÜLKENBERG	SS	S	SS	S
PALMER	SS	S	SS	SS
VERSTAPPEN	SS	SS	S	SS
HAMILTON	SS	S	SS	S
SAINZ	SS	SS	S	SS
BOTTAS	SS	S	S	
HARYANTO	SS	S	SS	SS
WEHRLIN	SS	SS	S	S

NOTE

- (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un avversario in qualifica.
 (b) Penalizzazione di 1 posizione per aver utilizzato pneumatici non marcati in qualifica.
 (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.



VERSTAPPEN SR NEL MIRINO

Jos esagera col padre

Noto per le sue intemperanze caratteriali, Jos Verstappen, padre di Max, è purtroppo tornato al centro dell'attenzione. Nel corso di una cena di famiglia, Jos Verstappen ha aggredito il padre Frans, nonno di Max, procurandogli numerose escoriazioni e lividi. Inizialmente Frans aveva provveduto a denunciare il figlio Jos, poi ha preferito ritirare la segnalazione alle autorità di polizia, perché si tratta di un affare di famiglia privato, che avrebbe potuto ripercuotersi sulla serenità del nipote Max. In precedenza invece Jos Verstappen aveva aggredito la fidanzata - per quello era stato anche arrestato - e un genitore di un pilota durante una gara di kart.

LA MANOR CERCA UN PILOTA

Haryanto senza soldi

Il Gp di Germania dovrebbe essere l'ultimo disputato da Rio Haryanto sulla Manor. Difficilmente il governo indonesiano lo finanzia ancora e il suo accordo iniziale prevedeva 10 Gp. Dal Belgio quindi sulla Manor dovrebbe esserci un nuovo pilota. La Mercedes potrebbe dirottare lì Ocon. I prossimi Gp non sarebbero in conflitto col Dtm. L'unico pilota che avrebbe offerto alla Manor i soldi per finire la stagione, è Will Stevens. Ipotesi però alla Manor vedono come scelta non prioritaria.



PER LE NUOVE GOMME 24 GIORNI DI PROVE IN QUATTRO MESI

Pirelli, test assai intensivi

Con una info grafica efficace, la Pirelli ha evidenziato la serie di test che inizieranno questo mese - la prima sarà la Ferrari a Fiorano con il modello Sf15T - equipaggiata di gomme di nuova larghezza 305 mm anteriori, 405 mm posteriori, affidata a Sebastian Vettel e Esteban Gutierrez. Quattro mesi di intensa attività per un totale di 24 giorni di prove portate avanti alternativamente da Ferrari, Mercedes e Red Bull. Da notare che ben sei giorni saranno dedicati allo sviluppo delle gomme da pioggia - oggi le meno performanti - sulle piste di Fiorano, Paul Ricard e Abu Dhabi, bagnate artificialmente. Nei test di Abu Dhabi, in programma dal 29 novembre, le nuove gomme saranno invece a disposizione di tutte le quadre. Queste prove saranno l'ultima occasione prima di convalidare le caratteristiche tecniche generali. Il programma di test in ottica 2017 è in realtà iniziato a luglio, con la Mercedes a Silverstone, la Ferrari a Fiorano e la Red Bull a Vallelunga. Queste tre sessioni di prove si sono svolte con le gomme ancora conformi alle dimensioni 2016 ma già con le mescole che vedremo il prossimo anno.

IL DETRITO IN CARBONIO È STATO POI RIMOSSO CON UN LAVAGGIO

Paura per JB ferito a un occhio

Paura per Jenson Button, che al termine del primo giorno di prove è stato trasferito all'ospedale di Mannheim per un problema all'occhio. L'irritazione è stata creata da un frammento di carbonio che chissà come si è infilato attraverso il casco, proveniente dai freni. Il dolore all'inizio era molto forte, ma poi Button è riuscito a liberarsi del frammento mediante lavaggi oculari.



A sinistra, Haryanto, la cui posizione alla Manor è pericolante causa sponsor. Sopra, Button, ferito a un occhio ma poi ristabilitosi. A destra, Nando, neo 35enne



A SCOPO BENEFICO

Schumacher jr. pure calciatore

Con finalità benefica per ricordare Michael Schumacher, si è tenuta a Mainz, alla vigilia del Gp di Germania, una partita di calcio alla quale hanno partecipato numerosi piloti tra i quali il figlio Mick, Vettel, Rosberg, Hakkinen, Ricciardo e Massa e altre celebrità tedesche. L'incontro è stato organizzato a Dirk Nowitzki, stella tedesca del basket.

COMPIUTE 35 PRIMAVERE

Alonso, buon compleanno!

In concomitanza con il Gp di Germania, Alonso ha festeggiato il suo 35° compleanno. La McLaren così ha decorato tutto il box come se si trattasse di una festa per bambini, con palloncini gialli e bianchi a ricordare la bandiera delle Asturie legati anche alla vettura, una torta a forma di casco e cappellini a punta per tutti. Una cortesia che Alonso ha apprezzato moltissimo.



Lente d'ingrandimento





MENTRE PROSEGUONO LE TRATTATIVE PER LA LIBERAZIONE

La suocera di Bernie in mano ai rapitori

La famiglia Ecclestone è stata oggetto di un sequestro di persona perpetrato in Brasile contro Aparecida Schunck (nella foto la sua abitazione), madre di Fabiana Flosi, terza moglie di Ecclestone. La suocera di Ecclestone è stata rapita a San Paolo nel quartiere di Interlagos e per la sua liberazione i sequestratori hanno chiesto 33 milioni di euro, pagabili in 4 tranches. La trattativa al momento è portata avanti da persone di fiducia di Bernie Ecclestone e sviluppi potrebbero esserci a breve. Nello stesso tempo Ecclestone ha fatto rafforzare gli standard di sicurezza per le due figlie Petra e Tamara, che vivono a Los Angeles.

CON UNA PUNTUALIZZAZIONE A WOLFF, ARRIVABENE E HORNER

Ecclestone zittisce i tre top team

«La F1 non è la Repubblica delle banane». Tre anni fa Todt aveva risposto così a Luca di Montezemolo quando in Bahrain evocava cambi regolamentari immediati senza passare per il previsto processo normativo. In modo simile ha risposto Ecclestone a Wolff, Arrivabene e Horner, quando, forti della riunione del Gruppo Strategico, evocavano provvedimenti immediati per elimi-

nare la regola del mancato rispetto dei limiti della pista: «È necessario scrivere un nuovo regolamento e presentarlo per approvazione alla Commissione F1 - dice Ecclestone - perché il Gruppo Strategico ha un ruolo propositivo, non decisionale. Poi i commissari hanno il potere di valutare la gravità dell'eventuale infrazione». Una vera "lezione" impartita da Bernie, ai tre manager.

LA COLPA È STATA ATTRIBUITA AL TEAM E NON A LEWIS HAMILTON

Unsafe release, multa a Mercedes

Multa di 10.000 euro per la Mercedes, colpevole durante la terza sessione di prove libere di avere fatto ripartire Hamilton dai box in un momento pericoloso. Hamilton ha evitato la punizione perché il team ha ammesso di essersi sbagliato.



La maggior fonte di creatività tra i tifosi è l'amore per la Ferrari. Questa riproduzione della SF15 T, basica ma appassionata, lo testimonia una volta di più



Tifo alle stelle per Hamilton pure a Hockenheim, dove gli aficionados lo hanno definito senza mezzi termini "forte come un leone". E lui in gara non li ha delusi...

MOSTRATO DA HAMILTON

Quel dito birichino

Durante il Gp d'Ungheria, Hamilton aveva mostrato il dito medio a Gutierrez, reo di non averlo fatto passare. In risposta il pilota messicano aveva postato un tweet dove invitava il campione del mondo a un maggiore rispetto per i colleghi: «Probabilmente è stato per colpa di quel dito che i commissari mi hanno penalizzato di 5", altrimenti non sarebbe successo nulla. Hamilton non si è nemmeno scusato per il gesto. Pensavo che almeno quello mi fosse dovuto», ha detto il pilota messicano.

NEL COLLEGIO DELLA FIA

Fittipaldi commissario

Si è rivisto Emerson Fittipaldi in rappresentanza degli ex piloti, tra i membri del Collegio dei commissari Fia. Insieme a lui, il messicano Jose Abed e lo svizzero Paul Gutjahr.

SONO GROSJEAN, SAINZ E HULK

Tre penalizzati sulla griglia

Penalità di cinque posti sullo schieramento per Grosjean. Sulla sua Haas, durante la terza sessione di prove libere, ha ceduto il cambio. L'ennesimo per quanto riguarda la trasmissione Ferrari. Carlos Sainz quindi è stato penalizzato di tre posizioni per avere ostacolato Felipe Massa durante il Q2. Hulkenberg invece è stato penalizzato di un posto per avere usato durante il Q1 un set di gomme che avrebbe dovuto restituire dopo le prove libere.



I RAPPORTI RESTANO TESI

Nico e Lewis non è amore

Ci saranno pure le regole di ingaggio, ma i rapporti tra Hamilton e Rosberg fuori dall'abitacolo restano molto problematici. In Ungheria, nel corso dell'indagine relativa alla pole position ottenuta dal pilota tedesco in regime di safety car, Hamilton è andato a parlare direttamente con Charlie Whiting, sebbene in quel momento non fosse stato convocato. Un comportamento che ha molto irritato il team Mercedes. «Se Hamilton voleva parlare con Charlie - dice Paddy Lowe - avrebbe dovuto farlo attraverso il team, almeno per questo particolare soggetto. Un comportamento disdicevole, perché le spiegazioni che lui cercava avremmo potuto ottenerle noi direttamente da Whiting, se fossero state necessarie. Non credo che ci fosse un secondo fine da parte di Hamilton, semplicemente ha valutato male la situazione».





**VETERANO IN F1
E ENDURANCE**

Peter Sauber, classe 1943, sembra tornare con lo sguardo alle fasi più recenti nella storia del suo team in F1, con i piloti Nasr ed Ericsson, compresi i botti in prova di quest'ultimo...



**DA PILOTA DI VW MAGGIOLINO
A COSTRUTTORE IN F1, PASSANDO
PER I TRIONFI NELL'ENDURANCE E A LE MANS
PETER ESCE DI SCENA CON L'ONORE DELLE ARMI**

Sauber Wibland il ri

CON LA CESSIONE DEL TEAM ALLA FINANZIARA LONGBOW, DI FATTO PETER SAUBER ESCE DEFINITIVAMENTE DALLA SCENA DEL CIRCUS IRIDATO. LUI CHE CON LE CORSE AVEVA INIZIATO QUASI MEZZO SECOLO FA, DIVENENDO COSTRUTTORE A PARTIRE DAL LONTANO 1970. ANDIAMO A RISCOPRIRE LE FASI NASCOSTE DI UNA CARRIERA PARTITA DAL NULLA E RICCA DI SUCCESSI E MOMENTI MEMORABILI



di Mario Donnini - foto Colombo, Sutton-Images.com

Nel 2010 Peter Sauber aveva detto che si sarebbe ritirato per sempre entro il settantesimo compleanno, perché a quell'età non ha senso prendersi preoccupazioni relative a un team di F1. A ben guardare è andato un po' lungo, visto che il prossimo 13 ottobre di primavera compirà settantatré, ma che importa, il grande passaggio di vita ormai è realtà.

Con l'entrata nel controllo del team della Longbow Finance e la nomina ad amministratore di Pascal Picci, annunciata nel weekend del Gp d'Ungheria, esce di scena uno degli ultimi patron venuti dal nulla, self made men di razza antica e pervicace, alieno a consigli di amministrazione e a giochi finanziari, anche se sul versante economico Sauber resta uno che quando contava ci ha saputo indiscutibilmente fare. D'altra parte Herr Sauber è sempre stato, con rispetto parlando, una bestia strana. Tanto per cominciare, uno svizzero che costruisce macchine da corsa sta alla logica come un eschimese che commercializza perizomi da parata, visto che le une e gli altri, nei rispettivi Paesi, sono rigorosamente in desuetudine, le prime per di-

vieto a seguito della tragedia di Le Mans 1955 - salite e rally a parte -, i secondi per via del buon senso.

Segni particolari? Elettricista!

Peccato davvero che Peter Sauber se ne vada, perché nell'era ibrida della F1 paraelettrica uno come lui, il solo del Circus ad aver un corso di studi da elettricista, sembrava partire bello avvantaggiato, visto che tra l'altro proviene da una famiglia che commercializzava semafori e impianti d'illuminazione stradale.

E invece niente. Sotto la gestione della fidata ma discussa Monisha Kalternborn, in F1 il team negli ultimi anni è quasi naufragato in un mare di debiti, col numero di creditori secondo solo a quello dei ventilati ma puntualmente fuggitivi salvatori, fino a che è arrivata la Longbow, che si ricollega a Dennis Joensson, amministratore delegato della Tetrapak e fido sponsor del pilota svedese Michael Ericsson, uomo sempre più potente all'interno del presente e del futuro del team Sauber.

Inizi in salita, nel vero senso della parola

Quanto a Sauber, gli inizi da neopatentato lo vedono in gara nelle varie salite che si disputano all'interno della confederazione elvetica, al volante di un pittoresco Maggiolino. A capire che come pilota non ha avvenire, Peter ci mette poco: il tempo di realizzare che ha tante cose da dire come piccolo Costruttore. Ed ecco la C1, Sport a telaio tubolare dotata di motore Cosworth, dove la lettera C sta per Christiane, futura madre dei suoi

poso del guerriero



due figli, Philip, nato l'anno dopo, nel 1971, quando il papà sforna la C2 per il pilota Hans Kunis, e il secondogenito Alex, classe 1973, stagione in cui arriva la C3, la prima Sauber che, seppur in edizione forzosamente limitata, comincia ad avere una sua piccola clientela, più che altro nel giro delle solite salite svizzere.

Trionfo nell'Interserie 1976 con Herbert Muller

Ancora due stagioni di sperimentazioni, una con la C4 dotata di telaio in alluminio, e poi arriva la C5, barchetta che assicura a Peter il primo grande successo a livello internazionale.

Nell'Interserie, infatti, i mostri provenienti dalla Can-Am americana sono ormai un ricordo e, in una sfida incredibile all'ultimo metro dell'ultima corsa, si impone il veterano svizzero Herbert Muller, al volante di una internazionalmente sconosciuta Sauber, schierata dal team Francy, che brucia all'ultimo tuffo il giovane Helmut Bross: in poche parole, la Sauber c'è.

L'avanscoperta a Le Mans

La C5 è una Sport di quelle buone, che può ambire anche a un paio di partecipazioni alla 24 Ore di Le Mans, poco affidabile ma veloce, nella categoria piccola. Da lì un'ulteriore svolta perché il sempre più realista Sauber realizza che se vuole restare a galla deve vincere e guadagnare, mettendo a frutto le doti di preparazione della sua struttura. Ed è così che si dedica alla cura delle Lola F.2 che imperverano nelle cronoscalate svizzere, oltre a incattivire le Bmw M1 che partecipano come Gruppo 5 nel Mondiale Endurance.

Muller, l'uomo del destino al Nurburgring 1981

Nella vita di un uomo è il destino a scrivere le pagine più importanti e anche per Peter Sauber non ci sono eccezioni. La prima vittoria iridata di una vettura da lui curata, una Bmw M1, avviene alla 1000 Km del Nurburgring 1981, quando la corsa viene improvvisamente stoppata per la terribile morte di Herbert Muller, perito nel rogo della Porsche 908 di Sigg Brun.

Lo sfortunato Muller, guarda caso è appunto l'uomo che ha lanciato a livello internazionale il marchio Sauber e morendo causa una bandiera rossa che finisce col favorire la Bmw di Hans-Joachim Stuck e Nelson Piquet in testa in quel momento, altrimenti non considerata neppure nel giro largo degli outsider, con Peter Sauber al top ma allo stesso tempo muto e triste per la perdita dell'amico.

Peter Sauber crede nel Gruppo C

L'avvento del Gruppo C, nel 1982, vede Sauber stavolta in prima linea come costruttore, con l'aerodinamicissima Shs C6, realizzata in collaborazione con Seger & Hoffmann. Il potenziale ci sarebbe, ma l'affidabilità e i risultati tardano ad arrivare, fino a che, sfiduciato, il patron vende il materiale a Walter Brun.

La riscossa avviene l'anno dopo, quando la nuova Sauber, la C7, dotata di motore Bmw riesce a ottenere un sorprendente piazzamento in top ten nella 24 Ore di Le Mans, con tre gentlemen driver suda-



POCA FORTUNA CON VILLENEUVE

Sopra, Jacques Villeneuve, che corse col team Sauber senza acuti nel 2005 e nel 2006 (nella foto, fino al Gp di Germania) biennio di passaggio del team che muta identità divenendo braccio agonistico della Bmw in F1, nella cui veste vincerà un Gp con Kubica, in Canada 2008

mericani bravissimi e noni: tra costoro figura pure lo zio di Juan-Pablo Montoya.

Il 1984 segna l'inizio della collaborazione con la Mercedes, che sulle prime si limita a fornire il motore. Un momento drammatico il sodalizio lo vive senza dubbio nel weekend di Le Mans 1985, quando il pilota John Nielsen decolla sul rettilineo dell'Hunaudieres, distruggendo totalmente la sua Sauber. Ma sulla scena di quello che sembra e per certi versi è un incidente aereo, i soccorritori rimangono sconcertati, in quanto il pilota è praticamente illeso e la leggenda narra il motore Mercedes, la sola parte meccanica integralmente superstita del prototipo, resta acceso.

Siamo solo all'inizio di un legame che nel 1986 vede arrivare, in circostanze rocambolesche, all'interno di una corsa bagnatissima, il primo successo iridato per una Sauber, con Thackwell e Pescarolo che vincono la gara sul nuovo tracciato del Nurburgring, accorciata per pioggia.

Il salto di qualità con la Mercedes

E poi arriva la C9, il prototipo utilizzato dal 1987 a





inizio 1990, quando il connubio con la Casa dalla Stella a tre punte diventa talmente stringente che Peter Sauber si ritrova a gestire a tutti gli effetti il programma del grande ritorno Mercedes alle corse che contano. La C9 porta ancora a tutti gli effetti il nome Sauber, trionfa a Le Mans 1989 e nel Mondiale Endurance mentre chiude la carriera vincendo a inizio 1990 a Suzuka, lasciando il passo alla fortunata Mercedes C11. A Sauber, che di fatto ha ceduto tutto ai tedeschi divenendone braccio agonistico, resta la direzione del team e così lui si leva la soddisfazione di rivincere il mondiale e pure di allevare nello Junior Team, accando ai promettenti Wendlinger, Frentzen e Kreuzpointner, anche il giovane e sensazionale Michael Schumacher.

L'avventura in F.1

L'ultimo capitolo della sua avventura è relativo alla F.1 e Peter Sauber torna a mettersi in proprio, debuttando nel 1993 con la C12 motorizzata Ilmor e i piloti Wendlinger e Lehto. Ben presto i suoi marchi di fabbrica diventano essenzialmente tre: una solida organizzazione, ottimi sponsor (vedi Petro-

PERSONAGGIO DI PESO NEL CIRCUS

Sopra, Peter Sauber con Michael Schumacher e Jean Todt. Il team svizzero è tradizionalmente un cliente preferenziale della Ferrari.

Sotto, Karl Wendlinger nel 1993, anno del debutto della Sauber in F.1, e, nell'altra pagina, la C5 vittoriosa con il compianto Herbert Muller nell'Interserie 1976: la prima affermazione di caratura internazionale per il marchio Sauber. In alto, la C9, vettura trionfatrice a Le Mans 1989 e nel mondiale endurance

nas e Red Bull su tutti) e piloti validamente esperti o freschi e promettenti, oltre a una collaborazione con la Ferrari che fornisce motori clienti dal 1997 al 2005, anno in cui lo stesso Peter Sauber si accorda con la Bmw che gli rileva il team, poi ribattezzato Bmw Sauber, così come la Mercedes aveva fatto nell'endurance.

E quando, a fine 2009, la Bmw fa un passo indietro, a sorpresa Peter Sauber torna in possesso del suo team, del quale Monisha Kaltenborn diventa team principal. Il resto è storia conosciuta e recente: tanti alti - vedi i due secondi posti di Perez nel 2012 in Malesia e Italia - e bassi, più bassi che alti, a dire il vero, fino alla cessione del team.

Sigaro sempre a portata di mano, affezionato alle tattiche conservative - ai tempi del refuelling le sue monoposto partivano con benzina a cisterna e gomme dure per evitare il più possibile le fermate ai box -, ricco di personalità ma ritroso a parlare inglese, Peter Sauber ha il grande merito di aver cambiato stupendamente la sua vita, in quarantasette anni di attività del suo marchio, riuscendo a restare sino alla fine invariabilmente se stesso. ●



Scusate il ritardo

SCOPRIAMO CHI È KOLA ALUKO, MILIONARIO NIGERIANO, PROTAGONISTA DI SPESE PAZZE, CON L'ABITUDINE DI "DIMENTICARSI" QUANDO C'È UNA CORSA



di Cesare Maria Mannucci

Allora arriva o no?». «Ieri era ad un party a Las Vegas, ha detto che quando finisce prende l'aereo e viene». «Quando arriva Kola, le qualifiche iniziano tra meno di 2 ore!». «Nulla da fare, non viene più, ha detto di dirvi che adesso è stanco e si sta riposando a casa sua a Santa Barbara».

Ad Abu Dhabi la Ferrari gialla numero 12 del team di Loris Kessel sarebbe in pole position. Usiamo il condizionale perché mentre Giacomo Piccini e Thomas Kemenater girano regolarmente risultando i più veloci; il terzo pilota, il nigeriano Kola Aluko, a Yas Marina proprio non si fa vedere. Non ne ha voglia. Nonostante la Ferrari 458 Gt3 sia la sua, e sia lui a pagare tutti i costi di partecipazione. La stessa situazione, per incredibile che possa sembrare, si era già ripetuta a Vallelunga per la 6 Ore. Con la Ferrari gialla costretta a dare forfait perché contemporaneamente Kola Aluko era segnalato a New York in compagnia di Naomi Campbell, per il compleanno di Leonardo di Caprio. Alla campagna laziale, Kola Aluko preferiva così la più eccitante atmosfera newyorkese del Tao Downtown, in una festa dove le cronache mondane riportavano che la



da As n.51-52

30 dicembre 2013

percentuale fosse di 20 modelle presenti per ogni maschio. Festa dove il nostro Kola si segnalava per avere speso 1.2 milioni di dollari in champagne, rigorosamente Cristal millesimato. Ottenendo una sorta di record mondiale, per la cifra spesa in una notte in un club. Così mentre a Vallelunga e ad Abu Dhabi i meccanici del team Kessel spingevano nel garage la Ferrari gialla, costretti a dare forfait

E As svelò Aluko

Di Kola Aluko, il ricchissimo imprenditore del petrolio e dell'aviazione figura di spicco nell'inchiesta Panama Papers e ora accusato di aver frodato alla Nigeria quasi un miliardo e 800 milioni di dollari, As aveva scritto tre anni fa. Erano stati alcuni bizzarri comportamenti di Aluko a far parlare il mondo delle corse Gt. Rileggete quella storia tornata attuale con nuove rivelazioni e nuovi filoni d'inchiesta. ●



KOLA CON NAOMI MENTRE IL TEAM KESSEL ASPETTA...

Kola Aluko non si fa mancare nulla mentre la sua Ferrari 458 Gt3 ad Abu Dhabi guidata da Giacomo Piccini e Kemenater aveva fatto la pole prima di dare forfait. Sotto, Kola a Vallelunga con il team Kessel, a destra il suo Galactica Star



carlo Fisichella. In quella occasione, in coppia con Kemenater e Mediani, il nigeriano conquistava il migliore risultato della sua ancora breve carriera. «Non avrei mai immaginato che questo potesse accadere», diceva Kola a Vallelunga, atteggiandosi a vero pilota professionista. «Non avrei mai immaginato che questo potesse accadere», devono avere pensato Giacomo Piccini, Kemenater e Ronnie Kessel ad Abu Dhabi, quando hanno rinunciato a prendere il via, pur avendo ottenuto la pole, ripetendo la stessa scena del mese prima a Vallelunga.

La rivista Forbes indica Kola Aluko tra gli uomini più ricchi dell’Africa. I suoi interessi vanno dal settore petrolifero, attraverso le società Seven e Atlantic Energy, all’aviazione civile, come azionista di Vista-Jet, la più grande società nel noleggio di Jet privati, con una flotta di oltre 80 apparecchi. Sicuramente al mondo ci sono persone con più soldi del “ferrarista” Kola Aluko, ma forse a nessuno come a lui i soldi piace spenderli. Recentemente ha acquistato per 100 milioni di dollari il Galactica Star, lungo 65 metri, tra gli yacht più avveniristici e lussuosi che siano mai stati costruiti, fornito di serie di un elicottero. A Beverly Hills possiede una proprietà da 40 milioni di dollari, più altre case a New York, Londra, Parigi e Montecarlo. Per i suoi spostamenti, abitualmente vola con un Bombardier Global Express da 50 milioni di dollari. Il suo casco è ricoperto da una decorazione in foglia d’oro. Vero. Recentemente Jean Todt gli ha fatto visita per assicurarsi il voto della Nigeria per le elezioni presidenziali Fia. A Kola piacciono tanto le auto italiane. Possiede due Bugatti Veyron, una modello “Year of the Dragon”, che costa 2.5 milioni di euro, ma soprattutto Ferrari. Nel garage di Loris Kessel in Svizzera, sono parcheggiate una California Spider 250, una Dino 246, una 288 GT0, una F.40, una F50, una Enzo, una 599 XX e una Maserati MC12. Oltre alla 458 Gt3 gialla, una Aston Martin DB5 e una Mercedes ala di gabbiano. Kola possiede anche la Ferrari F1 guidata da Kimi Raikkonen nel 2008.

Nel film “Man in black 2”, Will Smith ironizzava sul fatto che se un negro guida una Mercedes nera a New York, tutti pensano che sia l’autista o che l’abbia rubata. Ma se vi capiterà di vedere una Ferrari 458 Gt3 tutta gialla lanciata a folle velocità, fatevi da parte. Kola Aluko va di fretta, lo aspetta il prossimo party. ●

perché per disputare quelle gare bisogna essere almeno in 3, il miliardario-pilota Kola Aluko scriveva un’altra pagina della sua stupefacente carriera automobilistica. Mai, nel giro di un mese, si era visto un pilota che per due volte paga tutto per correre e poi non si presenta, semplicemente perché ha cose più divertenti da fare.

Se l’arrivo di Lewis Hamilton in F.1 e la sua successiva vittoria nel campionato del mondo aveva provocato indubbiamente una sorta di rivoluzione culturale in un ambiente conservatore come quello delle competizioni, dove in precedenza di piloti di colore se ne erano visti pochini; a modo suo la presenza di Kola Aluko è quasi persino più rivoluzionaria e trasgressiva. Perché mai si era visto un pilota gentleman di colore, disporre di così tanti soldi e comportarsi in maniera così bizzarra. Roba che al confronto Porfirio Rubirosa quando correva in automobile, sembrava un serio e dedicato professionista.

Ma chi è Kola Aluko? In tanti hanno iniziato a chiederselo quando nel dicembre del 2012 hanno visto a Vallelunga un “negrone” fasciato in una tuta grigia, salire sul terzo gradino del podio per la Endurance Champions Cup, a fianco del vincitore Gian-

PER LA FESTA DI LEO DI CAPRIO, KOLA ALUKO HA SPESO 1.2 MILIONI DI DOLLARI IN CHAMPAGNE IN UNA NOTTE





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sirotkin; 2. Ghiotto; 3. Marciello. Gara-2: 1. Lynn; 2. Sirotkin; 3. Pic.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Sirotkin mette la freccia

IL RUSSO DELLA ART GRAND PRIX, CON UNA VITTORIA ED UN SECONDO POSTO, RAGGIUNGE LA VETTA DELLA CLASSIFICA ED AFFIANCA PIERRE GASLY

di [Alessandro Gargantini](#)

HOCKENHEIM - Il settimo round stagionale si è rivelato decisivo nel ridefinire le gerarchie al vertice della Gp2 Series. Se da un lato Sergey Sirotkin ha imboccato un fine settimana perfetto che, grazie ad una vittoria nella Feature Race e una piazza d'onore nella manche successiva, gli ha quasi garantito il massimo dei punti a disposizione, dall'altro lato il precedente leader della graduatoria generale Pierre Gasly ha perso una buona occasione per compiere un break potenzialmente decisivo. Mentre il driver della Art Grand Prix collezionava punti, il bottino del tester della Red Bull è risultato alquanto magro. Sul pilota transalpino pesa come un macigno l'esito della prima corsa. Dopo aver sprecato la posizione in prima fila, il ventenne di Rouen ha ben rimontato fino alla terza posizione, prima di essere squalificato in quanto l'estintore della sua vettura si era attivato durante la corsa. Gli inflessibili commissari hanno applicato il regola-

mento e tolto Gasly dalla classifica. I due rivali ora occupano con lo stesso punteggio il primo posto in graduatoria generale, una situazione impensabile alla vigilia. Il russo in un solo round ha roscchiato ben trentasette punti al rivale, a testimonianza del fatto che in questa stagione tutto può ancora succedere. Nella frazione del sabato, Sirotkin ha preceduto Luca Ghiotto e Raffaele Marciello. Nella Sprint Race è ritornato al successo Alex Lynn, che mancava sul gradino più alto del podio dalla corsa d'esordio a Montmelo. Il londinese ha preceduto Sirotkin e Arthur Pic, che ha riportato sul podio il team Rapax.

Il miglior Ghiotto della stagione

In Germania si è probabilmente visto il miglior Luca Ghiotto della stagione. Il pilota del team Trident, dopo una buona sessione di prove libere, in qualifica non era riuscito a sfruttare le gomme fresche

37 PUNTI RECUPERATI IN UN WEEKEND

Festa grande per Sergey Sirotkin sul podio di Hockenheim, in alto a destra, dopo la vittoria nella gara di sabato, sopra. Ma anche per i colori italiani, con Luca Ghiotto, in basso nell'altra pagina, e Raffaele Marciello, a destra, a podio nella Feature Race. In gara-2 invece è tornato al successo Alex Lynn, sotto





Sergey si ferma una volta in più

IL NEO LEADER DELLA CLASSIFICA HA VINTO LA FEATURE RACE NONOSTANTE SIA STATO COSTRETTO A RIPETERE IL PIT-STOP



rimanendo bloccato in settima fila. Nella Feature Race, il 21enne di Arzignano è stato autore di un vibrante recupero. Si rivela fondamentale la strategia del muretto del team milanese, che ha deciso di prolungare il primo stint fino al 14° giro, consentendo a Ghiotto di finire con le gomme ancora in buone condizioni. Nella Sprint Race, Luca ha gestito bene le gomme riuscendo a risalire fino al 4° posto nel finale, mettendosi in evidenza con ottimi sorpassi anche nel Motodrom

Giovinazzi deluso dal week end

La doccia fredda per Giovinazzi è arrivata il venerdì sera, quando ad Antonio è stato tolto il 4° posto in qualifica in quanto il fondo della sua vettura, stortatosi, nel lato destro era di un millimetro più basso rispetto ai termini di regolamento. Il pugliese ha poi rimontato dall'ultima fino all'ottava posizione finale, che gli ha garantito la partenza dalla pole nella seconda manche. Nella Sprint Race, il pilota della Prema Racing ha pattinato al via, ostacolando Arthur Pic e rimediando una penalizzazione di cinque secondi. Giovinazzi si è poi ritirato a seguito di un contatto con il ruvido Rowland, autore di una serie di manovre che avrebbero meritato una maggiore attenzione dei commissari.

Marciello gran terzo

Marciello, terzo in griglia, ha guidato per parecchi giri la gara, ma ha pagato per il prematuro pit-stop con il degrado delle gomme nel finale. Nella Sprint Race l'italiano di Lugano ha poi chiuso settimo, confermando la terza posizione in graduatoria con due punti di vantaggio su Giovinazzi e undici di svantaggio dalla coppia franco russa al vertice. ●

Nulla avrebbe potuto impedire a Sergey Sirotkin di vincere la sua seconda e consecutiva corsa in questa stagione e rilanciarsi al vertice della graduatoria. Aveva aspettato ben undici gare prima di salire sul gradino più alto del podio, e ora sembra non volerlo più cedere a nessuno.

In Germania, il moscovita ha fornito una straordinaria prova di forza. Pole, giro veloce, e una vittoria caratterizzata da ben due pit-stop, uno in più rispetto ai suoi diretti rivali, rendono l'idea del predominio del ventenne. C'è stata parecchia polemica in merito al secondo

passaggio del russo nella corsia box. Nel corso della Feature Race, Sirotkin aveva imboccato la corsia box per il primo pit-stop mentre veniva segnalato il regime di virtual safety car. Fatto vietato, che dopo lunghe e contestate verifiche delle immagini da parte degli steward ha portato alla decisione di far ripetere la sosta a Sirotkin. A molti è parso che l'episodio avrebbe tagliato le gambe al pilota della Art Grand Prix, che invece ha reagito con una serie di giri veloci con gomme fresche che gli hanno consentito di recuperare la leadership. «È stato difficile correre con

la consapevolezza che da un giro all'altro avrei potuto essere richiamato. Su questa pista, il segnale che indica la virtual safety car è molto antecedente alla corsia box. Quando io sono passato, il pannello era spento. – ha spiegato Sirotkin, che ora promette battaglia – Non sapevo in che posizione sarei rientrato in pista, ma ho spinto tantissimo e le gomme nuove mi hanno aiutato. Ora, anche grazie alla piazza d'onore nella Sprint race, ho fatto un bel passo in avanti in graduatoria e sono convinto di potermi inserire nella corsa per il titolo. Ma non voglio fare calcoli!». ●



Fuoco vince e convince

L'ITALIANO DELLA FDA CONTINUA A RIAVVICINARSI ALLA VETTA DELLA CLASSIFICA GRAZIE AL SUCCESSO NELLA FEATURE RACE

di **Alessandro Gargantini**

HOCKENHEIM - Mentre i galletti dell'Art Grand Prix Alex Albon, Charles Leclerc e Nyck de Vries continuano a beccarsi lasciando penne e punti per strada, Antonio Fuoco prosegue spedito nella sua marcia di ricongiungimento al vertice della graduatoria generale. Come a Budapest, dovendo fare due passi avanti e uno indietro, visto che l'inversione della griglia nella Sprint Race consente di rifarsi a chi è stato sconfitto in quella principale e rallenta, di fatto, il recupero del pilota calabrese. Mentre il diciottenne driver del team Trident s'involava verso un incontrastato successo nella Feature Race, i piloti della scuderia di Nicolas Todt e Frederic Vasseur se le sono date di santa ragione. Al restart che ha seguito l'intervento della Virtual Safety Car, Nick de Vries ha spinto fuori il team-mate Alex Albon, facendolo decollare su un cordolo all'esterno della Nord Curve. Dopo essersi scontrato con l'anglo-thailandese, il ventunenne ha rivolto le proprie attenzioni anche su Charles Leclerc. Per tutta la corsa, il monegasco è stato messo sotto pressione dal coriaceo compagno di squadra, con il risultato che le sue gomme hanno ceduto di schianto sul finale, facendolo precipitare dal secondo al quinto posto. Ad Antonio Fuoco non è dunque parso vero ritrovarsi come occasionale alleato il piccolo olandese della squadra rivale. De Vries ha comunque rispedito al mittente le accuse di giocare contro la propria squadra.

«Nella fase centrale della gara sono stato molto attento a non rovinare le gomme e, di conseguenza, nel finale Charles Leclerc mi stava rallentando troppo - ha spiegato De Vries - Io ero nettamente più forte, lui è andato sotto pressione e ha fatto un errore. Tutto qua!». Il veloce pilota dei Paesi Bassi ha poi raccontato di essere stato sorpreso dall'ottima manovra di Fuoco al restart e di non aver compreso come il pilota della Trident sia riuscito a scattare così velocemente: *«Sì, lo scatto di Antonio ci ha fulminati! Poi lui è volato via ed io ho potuto soltanto ambire al secondo posto».*

Nella Feature Race Antonio Fuoco ha dunque preceduto sotto la bandiera a scacchi de Vries e il vincitore di Silverstone Matthew Parry, che ha messo alle sue spalle Alex Albon e Charles Leclerc. Nella Sprint Race a prevalere è stato il britannico Jake Hughes, che ha sfruttato al meglio la partenza dalla

pole e ha regalato alla Dams il primo acuto nella categoria. Charles Leclerc ha ancora una volta ceduto nel finale, perdendo la piazza d'onore a vantaggio di Jack Aitken. Alex Albon è stato costretto al ritiro sin dal primo giro, mentre Antonio Fuoco, rimasto coinvolto in una collisione a inizio gara, ha progressivamente perso terreno ed è stato costretto alla resa nel finale. Il bilancio del pilota del Team Trident è comunque positivo, visto che in questo fine settimana ha rimontato tre punti sul nuovo leader Charles Leclerc e ben nove sul precedente capoclassifica Alex Albon. Ora Fuoco vede più da vicino, distanziato ora di sole undici

lunghezze, la vetta della graduatoria. Dopo aver ben impressionato nelle prove libere, Giuliano Alessi è stato ostacolato in qualifica da Charles Leclerc. Il monegasco è stato retrocesso di tre posizioni in griglia. Nella Feature Race, il driver della Fda ha avuto un problema con la frizione al via ed è stato costretto al ritiro, mentre nella Sprint Race ha chiuso quattordicesimo. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fuoco; 2. De Vries; 3. Parry. Gara-2: 1. Hughes; 2. Aitken; 3. Leclerc.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

ALBON VOLA... MA ATTERRA MALE

Perde la testa della classifica Albon, fatto decollare su un cordolo dal compagno di squadra De Vries. Festeggia la Dams, che con Hughes, al centro, conquista la prima vittoria in Gp3. A destra la festa di Fuoco





Antonio scatta meglio di tutti

IN SEGUITO ALLA VIRTUAL SAFETY CAR IL CALABRESE HA BEFFATO ALBON E DE VRIES ED ORA È A SOLI 11 PUNTI DAL LEADER LECLERC

PER IL RESTART DEVO RINGRAZIARE IL MURETTO DEL TEAM TRIDENT CHE MI HA INDICATO LA MOSSA GIUSTA!

ANTONIO FUOCO



Dopo aver rotto il ghiaccio sul tracciato di Silverstone, Antonio Fuoco si è ripetuto nella Feature Race di Hockenheim grazie ad una convincente prova di forza davanti alle tribune del Motodrom. Il pilota del Team Trident, scattato dalla terza posizione in griglia, ha approfittato del restart che ha seguito una virtual safety car per beffare il duo di testa della Art Grand Prix composto dal Alex Albon e Nyck De Vries.

Una volta artigliata la leadership della corsa, l'alfiere della Fda ha gestito con maestria il degrado degli pneumatici, rifilando un abisso di quasi sei secondi ai suoi rivali. «Ero in contatto via radio con la squadra quando gli steward hanno dato il restart e devo ringraziare il muretto del Team Trident che mi ha indicato la mossa giusta! – ha raccontato nel dopo gara il pilota calabrese, che ha compiuto un notevole passo avanti in classifica – Quando ho visto che De Vries si stava avvicinando ad Albon, ho capito che era il momento di spingere e li ho sorpresi. Una volta al comando, sono riuscito a gestire al meglio le gomme e ad allungare sul finale. Mi aspettavo un maggiore degrado, ma l'aver corso da solo è stato un cruciale vantaggio. Per quel che concerne la lotta per il campionato, la strada è ancora lunga. I miei rivali sono ancora davanti ed io dovrò dare il massimo a ogni gara. Solo alla fine guarderò la classifica». ●





Pagenaud rinvigorisce la fuga

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Pagenaud; 2. Power; 3. Munoz.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

FORCING NEL FINALE DEL PILOTA DEL TEAM PENSKE, CHE RIESCE AD AVERE LA MEGLIO SUL COMPAGNO DI SQUADRA POWER, ORA PIÙ STACCATO NELLA LOTTA PER LA LEADERSHIP

di [Marco Cortesi](#)

Se l'IndyCar aveva bisogno di una gara che mostrasse il meglio del campionato, l'appuntamento di Mid-Ohio ha sicuramente offerto una risposta eccezionale. All'inizio della settimana, era arrivato l'annuncio della fine della sponsorizzazione al team Ganassi della catena di supermercati Target. Un colpo tosto da incassare, dopo un rapporto durato 27 anni e costruito tramite le vittorie di Jimmy Vasser, Alex Zanardi, Dario Franchitti e Scott Dixon. Forse, per i numeri riscati e "di nicchia" della serie, non era più possibile giustificare un investimento del genere. O forse anche le difficoltà congiunturali per il settore ci hanno messo lo zampino.

Quasi a voler far rimpiangere la scelta, la domenica di Lexington ha mostrato la qualità dell'elemento che dovrebbe essere fondamentale per ogni serie: quello sportivo. Dopo essere stato sopravanzato dal compagno Will Power con una



IL RUSSO IN PARABOLA ASCENDENTE

Aleshin accarezza la vittoria

Mikhail Aleshin non ha mai visto una vittoria in IndyCar così vicina. Grazie ad un primo pit-stop effettuato al momento giusto, il pilota russo si è trovato a condurre la gara di Mid-Ohio e l'ha fatto con grande autorità, tentando di andarsene dai due piloti più in palla della giornata, Will Power e Simon Pagenaud. Tornato all'IndyCar quest'anno dopo il tremendo incidente del 2014 a Fontana e la stagione persa nel 2015 per motivi di sponsor, Aleshin ha continuato a mettere in mostra grandi doti, sia sugli stradali, sia soprattutto sugli ovali. Sfortunatamente, ha pagato un errore del meccanico che gli doveva segnalare la pit-lane libera in ripartenza dai box, e che invece l'ha di fatto spedito contro Josef Newgarden. Tanta la rabbia, ma anche la consapevolezza di aver mostrato ancora un gran potenziale. Chissà se, con anche la "dote" portata da Smp, potrà puntare ad un posto in un vero top-team, prima o poi. Sta di fatto che, nonostante i rapporti tra America e Russia non sian mai stati idilliaci, Aleshin è anche già riuscito ad entrare nei favori dei tifosi, e a diventare un personaggio. Una mano gliel'ha data l'atteggiamento "cool" e tranquillo, e hanno certo giocato a suo favore le capacità con la chitarra elettrica, con cui si è spesso esibito dal vivo e sul web. Quale sarà il prossimo passo di mister "Mad Russian"?

EN PLEIN DEL TEAM PENSKE

Munoz (Team Andretti), a lato, è giunto buon terzo, ma il colpaccio l'ha fatto il team Penske che ha vinto con Pagenaud, sopra e nell'altra pagina, davanti al compagno Power. Al centro, in basso, in primo piano Conor Daly, gran 6°, qui mentre passa l'altro rookie Rc Enerson

serie di giri veloci in occasione di una delle precedenti soste, Simon Pagenaud ha attaccato nel finale alla grande, riconquistando il comando al giro 67 con un lungo assalto, non esente da qualche ruotata. Per lui, è arrivata la quarta affermazione dell'anno che lo porta a +58 in classifica. Per i fan, che hanno preso d'assalto il tracciato, un epilogo al cardiopalma.

Quando si torna sui luoghi storici della categoria, il supporto non manca mai. C'è stato anche spazio per delusioni e (quasi) miracoli. Sicuramente, il KO di Scott Dixon è stato bruciante. Il neozelandese, costretto a partire dall'undicesimo posto dopo un errore di strategia in qualifica, ha sentito tutta la pressione del titolo che gli sfuggiva dalle mani, ed è entrato in modo scomposto su Helio Castroneves.

L'inevitabile contatto l'ha lasciato con una sospensione rotta e tante recriminazioni. Anche Mikhail

Aleshin è stato fermato, quando sembrava avere la gara in mano, da un errore del team ai box. Mentre Conor Daly, che sempre con la strategia si era trovato al top nel finale, ha terminato sesto. Con un'altra bandiera gialla al momento giusto avrebbe potuto vincere. La serie, in altre parole, ha nuovamente mostrato di avere tutto. Personaggi, temi, sorprese e spettacolo. Inoltre, ai test pre-gara si sono provate parti del nuovo aerokit unico che dovrebbe rendere le vetture più attraenti ed i costi più limitati.

Per il futuro occorrerà però fare di più anche in ciò che va oltre il lato competitivo. Forse, il ritorno al timone della capogruppo da parte di Tony George, avvenuto in primavera ma ufficializzato da pochi giorni, porterà qualche novità, viste le indubbie doti da capitano dell'erede di Anton Hulman, ora anche un po' più "levigato" nel carattere rispetto ai suoi burrascosi esordi. ●



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Stroll; 2. Gunther; 3. Bar-
nicoat. Gara-2: 1. Russell; 2. Eriks-
son; 3. Jensen. Gara-3: 1. Eriksson;
2. Hubert; 3. Russell.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

INARRESTABILE SUL BAGNATO

Il leader del campionato Lance Stroll
non pare avere rivali nel Fia F3
e lo ha dimostrato
anche sotto la pioggia di Spa



Stroll non ha rivali

**ANCHE SULL'ASFALTO BAGNATO NESSUNO RIESCE
AD AVVICINARE IL PILOTA DELLA PREMA LEADER IN CLASSIFICA**

di [Massimo Costa](#)

SPA - Si può discutere a lungo su Lance Stroll: sulle sue qualità agonistiche, sul fatto che non gli sia mai mancato niente per crescere (leggi enormi mezzi economici), sull'antipatia che può avere suscitato presso i rivali, sul fatto che abbia guidato una F.Master sulle piste del campionato per allenarsi (permesso comunque dal regolamento), e quant'altro. Tutti fattori che hanno convinto numerosi piloti ad abbandonare, anche un po' da codardi (diciamolo pure), una categoria importantissima per la formazione quale è la serie europea cadetta scegliendo altri lidi certamente meno utili (Gp3) con la scusa che la categoria nel 2016 sarebbe stata una Formula Stroll. Ma quando arrivi a Spa, piove forte e conquisti la pole relegando il secondo in classifica a 1"2, beh allora sarebbe meglio che in molti rivedessero le proprie convinzioni. A fare tutto questo è stato Stroll nella qualifica 1, una serie di

giri incredibili che gli hanno permesso in condizioni estreme di fare la differenza e poi di vincere con autorità gara-1 sempre con pioggia battente. E quando sei in un tempio come Spa, sotto gli acquazzoni delle Ardenne, puoi avere tutti i Santi in paradiso che vuoi, ma in macchina vai da solo e quel riferimento cronometrico da urlo e quella vittoria hanno tracciato una linea molto pesante. Stroll nel 2015 era un pilota che sbagliava tanto da rookie arrivato in F3 con la corona di campione italiano della F4 e non era granché incisivo. Uno dei tanti, insomma. Ma già nella seconda parte del campionato, il canadese ha cambiato mentalità lavorando molto su se stesso e nelle tredici gare finali ha infilato dodici risultati utili tra cui anche la prima vittoria nell'appuntamento finale di Hockenheim e risultando quarto in campionato, secondo tra i debuttanti. E arriviamo al 2016. Tutto è pronto per lui,

anche l'arrivo in squadra di Nick Cassidy, esperto, veloce, che doveva servire alla crescita del protetto Stroll come avvenuto con Felix Rosenqvist lo scorso anno. Ma Lance ha subito dimostrato, a parte il goffo aiuto ricevuto proprio dal neozelandese nella prima gara stagionale a Le Castellet, di non avere bisogno di nessun tutor. Sette vittorie, in totale diciassette risultati a punti su ventuno corse, una maturità che è sotto gli occhi di tutti nella gestione delle gare, praticamente zero incidenti da lui causati, non si ricordano manovre scorrette. A Pau, unico circuito dove è impossibile provare in quanto cittadino, in qualifica 1 ha siglato la pole anche se poi non ha vinto per avere quasi stallato. E di Cassidy non ha mai avuto bisogno, anzi, ormai è lui che ha bisogno di Stroll... Le voci ormai forti che lo vogliono in Williams al posto di Felipe Massa il prossimo anno, e mai smentite, non lo hanno minimamente turbato così come la decisione di uscire dal Ferrari Driver Academy perché non vi erano sbocchi. E non è un caso che sia Luca Baldisserri, ex Fda da pochi mesi, a continuare a seguirlo passo dopo passo nel suo cammino in F3. Una guida importante, unica nel suo genere, così come la professionalità messa in pista dal team Prema. Il progetto Stroll sta dunque per fare centro con pieno merito, a suon di risultati in pista inconfutabili, grazie alla solidità mentale del ragazzo e al suo talento che di gara in gara appare sempre più evidente. A Spa hanno vinto anche George Russell in gara-2 e il rookie Joel Eriksson in gara-3, due giovani da tenere sotto osservazione. ●



GIOVANI DA OSSERVARE

Sopra, in gara-2 festa per George Russell. Secondo posto in gara-2 per Günther, sotto. In alto, prima vittoria per Eriksson, ora leader nella classifica Rookie



2017 stagione di rinnovamento

MONOPOSTO MANTENUTE FINO AL 2020, MOTORI MENO COSTOSI, CONTENIMENTO DEI TEST E GARA-3 IN DIRETTA SU EUROSPORT

In un incontro per pochi intimi, il rappresentante della Fia Frederic Bertrand ha voluto spiegare come sarà la F.3 europea nel 2017. In sintesi, ecco quanto affermato: «Vogliamo cambiare la percezione che la gente si è fatta sulla nostra categoria, ovvero che se hai i soldi puoi fare quello che vuoi, che le regole sono permissive, ma non è la realtà. Questo ha comunque portato molti giovani piloti a evitare di correre nel nostro campionato e sono rimasto molto sorpreso. Abbiamo quindi discusso con i team principal su cosa fare per il futuro. Innanzitutto calmierare i costi, le attuali monoposto rimarranno fino al 2020 con importanti upgrade sulla sicurezza. Vogliamo che l'uso della galleria

del vento sia da evitare e in ogni caso tutti i team riceveranno le stesse informazioni aerodinamiche. I motori saranno meno costosi, ridurremo i test evitando di farli sulle piste del campionato. Ma non vogliamo snaturare il Dna della F.3 che deve rimanere il miglior banco di prova per la formazione dei giovani piloti e per i tanti km che si possono percorrere. Il costo di una stagione deve rimanere tra i 500 e i 600mila euro, il campionato 2017 si disputerà in Europa, se arriverà uno sponsor si potrà vedere di andare in altri continenti in futuro, ma non è mai stato un nostro obiettivo. Andremo con gara-3 in diretta su Eurosport con sintesi delle prime due corse». ●

Meeke

nella leggenda

IL PILOTA DELLA CITROËN RIESCE NELL'IMPRESA CHE ERA SFUGGITA AI MITICI McRAE E BURNS E DIVENTA IL PRIMO BRITANNICO A VINCERE IN FINLANDIA



UN SALTO NELL'OLIMPO

Meeke e Nagle volano verso il trionfo in Finlandia, la gara che come Montecarlo vale una carriera. Per l'equipaggio della Citroën è il terzo successo dopo l'Argentina 2015 e il Portogallo 2016

da



AL TRAGUARDO

- 1 Meeke-Nagle**
Citroën Ds3 Wrc
2.38'05"8
- 2 Latvala-Anttila**
Vw Polo R Wrc
a 29"1
- 3 Breen-Martin**
Citroën Ds3 Wrc
a 1'41"3

La classifica completa è riportata alle pagine 78-80



di Marco Giordo
foto Bettiol

JYVASKYLA - Quando i finlandesi lo chiamavano "Mister Ouninpohja" lui rideva come un bambino che l'ha combinata grossa. E alla fine, il più sorpreso di tutti era proprio lui, Kris Meeke, il vincitore. Il pilota nordirlandese alla vigilia della corsa non pensava infatti di aggiudicarsi il Finland Rally, impresa che non era riuscita ai suoi conterranei Colin McRae e Richard Burns e che lo lancia nell'Olimpo dei grandi. L'obiettivo del rosso nordirlandese era quello di finire sul podio, come aveva già fatto nel 2014. Poi il driver della Citroën ha cominciato a crederci quando, il venerdì, ha subito allungato sui suoi avversari, traendo massimo vantaggio prima di una foratura di Latvala, poi di un testacoda di Tanak e infine di un'uscita di strada di Ogier. Ma il suo capolavoro, Meeke l'ha compiuto sabato mattina sui 33 km della prova icona di Ouninpohja, che quest'anno veniva percorsa in senso contrario. Lì ha staccato di 13"4 - cioè di quasi mezzo secondo al km! - un vero specialista di questa gara come Jari-Matti Latvala, facendo lievitare il suo vantaggio sul finlandese da 18" a 31", distruggendo mentalmente il suo principale avversario e mettendo in cassaforte la vittoria. «Sabato mi sono alzato un'ora prima per rivedere il video della speciale di Ouninpohja con il mio navigatore Paul Nagle - ha confessato all'arrivo il pupillo di Colin McRae - . Siamo andati al massimo, praticamente alla cieca visto che la prova per noi era inedita. Francamente, la mia guida è stata perfetta: ecco perché è venuto fuori quel tempo».

Da quel momento in poi Meeke ha pensato soprattutto a gestire il suo vantaggio sino all'arrivo, centrando così sugli sterrati del Keski Suomi la sua terza vittoria iridata, la più bella della sua carriera, in una gara che in pratica ha condotto dall'inizio alla fine. Senza quegli errori e quelle "distrazioni" (in gergo "bombarde") che troppe volte in passato lo avevano visto gettare al vento il risultato. Certo, il pilota di Dungannon ha approfittato del fatto di partire ottavo nelle prime due tappe, ma è stato l'unico tra i top driver a non aver commesso errori in questa corsa.

← Come aveva già fatto vedere due mesi fa in Portogallo e prima ancora nelle sue belle ma sfortunate prestazioni a Montecarlo e in Svezia. I test che sta effettuando sulla Citroën Wrc 2017 gli stanno dando fiducia e sicurezza. Ora è entrato nella storia, fra i - pochi - campioni non nordici che si sono aggiudicati l'«*Jyväskylän Suurajot*»: Sainz, Auriol, Loeb e Ogier. *«È incredibile, sono il primo britannico ad aver vinto in Finlandia - dichiarava alla fine ancora incredulo Meeke - . Sono felice per me e per il team, che mi ha messo a disposizione una vettura perfetta. È stato un week-end da incorniciare. Devo ammettere che sabato ho lasciato il cervello in albergo per andare al massimo per tutta la giornata, soprattutto ad Ouninpohja. Poi però, nella tappa finale, ho corso solo pensando a portare a casa questo risultato davvero prestigioso».*

Nel bellissimo week-end della Citroën ha brillato anche l'irlandese Craig Breen, che ha portato la sua Ds3 Wrc addirittura al terzo posto, cogliendo così il primo podio della sua carriera. Alla fine il giovane irlandese ha anche pianto per l'emozione.

Volkswagen in difficoltà

La "grande corsa di Jyväskylä" ha evidenziato ancor di più che lo strapotere della Volkswagen è soltanto un ricordo. L'anno scorso la Casa tedesca si era aggiudicata ben 19 delle 20 speciali in programma, e proprio Kris Meeke era stato l'unico a vincere una prova, interrompendo l'egemonia del "Panzer Team" prima di ritirarsi per un suo errore, nella seconda tappa. Stavolta alla Casa tedesca sono andate solo le briciole, le Polo hanno infatti vinto 8 speciali su 24. Ogier e Mikkelson sono stati sicuramente rallentati dal fatto di passare per primi sulla strada ma lo scorso anno le regole erano identiche e questo non succedeva...

È evidente che gli altri sono cresciuti. A difendere la squadra di Capito ci ha pensato Latvala, rallentato da una foratura lenta nella prima tappa, ma il secondo posto gli va ovviamente stretto perché a casa sua l'obiettivo era solo uno: la vittoria. Si sono riscattate nel finale le Hyundai di Neuville e Paddon, mentre Tanak con la Fiesta è volato fuori nella tappa conclusiva, dopo una gara nella quale è stato rallentato da un testacoda e da una foratura, non riuscendo però in generale ad essere veramente competitivo per puntare al successo nonostante il vantaggioso ordine di partenza e le DMack. Fra tre settimane la sfida riprende, in Germania. Dove si aprirà una nuova pagina del Mondiale 2016, quella del riscatto di Ogier che questa volta non sarà svantaggiato dallo starting order. Gli asfalti della Mosella, che sino al 2014 non avevano portato bene alla Vw, lo scorso anno videro il trionfo del team tedesco, che ottenne una tripletta. Il campionato potrebbe ripartire proprio da qui. ●

**È VERAMENTE
INCREDIBILE.
SONO IL PRIMO
PILOTA BRITANNICO
AD AVER VINTO
IN FINLANDIA!**

KRIS MEEKE

”



Breen completa la festa irlandese

CRAIG ARRIVA TERZO E FA ANCOR PIÙ GRANDE IL TRIONFO DELL'ISOLA CHE ADESSO SOGNA DI AVERE UN PILOTA CAMPIONE DEL MONDO

Gli irlandesi sono notoriamente un popolo passionale ed il 26enne Craig Breen ha dimostrato in Finlandia di non essere da meno. Le sue la-

crime a fine gara sono vere e sincere. *«Sono commosso - ha esclamato con la voce rotta dall'emozione - perché mi sembra incredibile aver chiuso questa*

gara sul podio. È il più bel giorno della mia vita. In questi anni ho lavorato tanto per riuscirci e ho perso un grande amico che però da lassù mi sta sempre vici-





LATVALA SECONDO SALVA LA VOLKSWAGEN

Senza la piazza d'onore di Latvala, che per lui suona quasi come una sconfitta nella gara di casa, la Vw sarebbe tornata dalla Finlandia con un pugno di mosche dopo l'uscita di Ogier, sotto a destra. Sotto a sinistra Breen

A fine 2017 **Ogier** potrebbe smettere

QUANTO ANTICIPATO DA AUTOSPRINT È STATO CONFERMATO DAL DIRETTO INTERESSATO. CHE NON NE PUÒ PIÙ DELLO STARTING ORDER

Finlandia davvero difficile per Sébastien Ogier, che è tornato a casa a mani vuote. Dopo un buon inizio nonostante lo svantaggio di passare per primo sulle prove, il campione del mondo è uscito di strada nel tratto finale della decima speciale, Surkee, perdendo ben 16 minuti. «In una curva a destra - ha commentato il pilota francese - ho stretto troppo all'interno tagliando la corda e la Polo mi è partita in testacoda, finendo a bassa velocità in una canaletta dove c'era molto fango. Per fortuna alcuni spettatori ci hanno aiutato a rimettere in strada la vettura e siamo riusciti a ripartire perché non avevamo grossi danni. Una vera disdetta, l'ultima volta che ero uscito di strada fu nell'ottobre scorso, in Catalogna».

Alla fine Ogier ha chiuso in 24esima posizione, vedendo però assottigliarsi di soli 6 punti il suo vantaggio su Mikkelsen perché il norvegese - anche lui rallentato dal fatto di transitare per secondo sulle speciali - ha disputato una corsa opaca ed ha finito solo settimo: «Devo riconoscere che d'ora in poi - ha continuato Ogier - con tre gare e... mezza su asfalto in arrivo, la seconda parte del campionato ci dovrebbe sorridere».

Ma la situazione di Ogier non è facile. Come Autosprint ha rivelato, infatti, il campione della Vw ha ammesso d'aver veramente pensato di ritirarsi dopo la Polonia. Ed ha spiegato qual è il suo stato d'animo: «Se il regolamento non cambierà - ha confermato Ogier - ho pensato che potrei ritirarmi alla fine della stagione 2017. Perché è frustrante continuare a correre in

queste condizioni, che sulla terra mi penalizzano enormemente. Non ha senso vincere un titolo aggiudicandosi solo due o tre corse all'anno quando ne potresti vincere molte di più. Ed io corro per vincere le gare, non per puntare a finire sul podio. A quel punto, preferirei restare a casa a fare il papà. Né mi interessa continuare altrove, magari in pista, in campionati poco co-

nosciuti e non allo stesso livello del Mondiale Rally».

Ma qualche spiraglio sembra esserci... «Di recente ho parlato con Jarmo Mahonen ed ho capito che la Fia vuole rivedere la regola dell'ordine di partenza per il prossimo anno. Al momento è una mia sensazione, però ho percepito che finalmente si sta andando verso la giusta direzione per mettere fine ad una situazione che moralmente mi pesa parecchio». ●

**DOPO LA POLONIA
VOLEVO SMETTERE,
FARE IL PAPÀ
E BASTA. VEDIAMO
CHE SUCCEDA CON
I REGOLAMENTI**

SEBASTIEN OGIER



no» (il suo navigatore Gareth Jones, scomparso al suo fianco alla Targa Florio nel 2012, ndr). Breen è figlio d'arte, suo padre Ray è stato infatti un noto campione irlandese di rally. Craig è cresciuto alla corte della M-Sport ed è sempre stato velocissimo, sin da quando correva in kart. Nella gara più veloce del Mondiale ha regalato insieme al suo amico nordirlandese Kris Meeke una pagina storica al rallyismo di tutta l'Irlanda.

«Francamente - ha continuato - non avevo mai pensato prima della partenza di poter finire sul podio. È stata una corsa incredibile, nella quale mi sono trovato in lotta per il terzo posto e alla fine ho avuto la meglio sui miei avversari. Ho guidato una vettura davvero competitiva: la Ds3 Wrc è stata a dir poco fantastica». E

chissà che questo podio non faccia tornare Breen ai fasti del passato, dopo che la sua carriera aveva avuto un serio contraccolpo in seguito al tragico incidente in Sicilia, nel 2012. Breen era una grande promessa, si era aggiudicato nel 2011 la Wrc Academy, in pratica il Mondiale Junior, battendo allo sprint in Gales l'estone Kaur. Poi, dopo l'uscita dall'orbita M-Sport è passato al gruppo Psa, prima con la Peugeot nell'Europeo e poi in Citroën nel Mondiale. Questa era la sua sesta volta in Finlandia, la seconda al volante di una Wrc. Sulla Ds3 si è classificato finora in questa stagione ottavo in Svezia e settimo in Polonia. Poi è arrivato il podio finlandese con cui si è davvero superato. Un risultato che può valer gli il posto per il 2017. ●



MEEKE HA RIFILATO QUASI 20" A LATVALA

Ouninpohja vale una laurea

La mitica speciale di Ouninpohja si è disputata quest'anno al contrario rispetto alla tradizione, da est verso ovest, in una configurazione che s'era vista solo nel 2008. Sui 33 km di questo storico crono sono stati impressionanti i due scratch ottenuti da Kris Meeke nei due passaggi effettuati, con i tempi di 15'06"3 (media 131,1 kmh) e 14'56"5 (media 132,5 kmh). In questa speciale Meeke ha rifilato in totale a Latvala 19"2: 13"4 al mattino e 5"8 al pomeriggio. Un'eternità...

«L'exploit di Meeke – commenta Claudio Borrettoletto – mi ha ricordato il 1000 Laghi del 1992, quando Didier Auriol sulla Lancia Delta fu 6" più veloce di Kankkunen nella speciale di Laukaa, proprio a casa di Juha. Qui, a livello psicologico, è successa la stessa cosa a Latvala: una botta davvero dura da digerire per un finlandese». E Meeke, dal canto suo, è stato davvero modesto nel raccontare la sua impresa. «Era la prima volta – ha confessato – che disputavo Ouninpohja in senso contrario! Sapevo che era la prova dove si poteva fare la differenza e ci sono riuscito. Anche se io, in realtà, volevo solo difendermi da un possibile attacco di Jari Matti! Credo che sia stata la prova dove ho guidato meglio nella mia vita». Su di giri ovviamente anche il suo navigatore, Paul Nagle: «Mai visto Kris guidare così bene, eravamo tutti e due concentratissimi, e alla fine in entrambi i passaggi abbiamo ottenuto una performance indimenticabile».

Le tentazioni di Neuville

IL BELGA NON HA ANCORA FIRMATO PER HYUNDAI ED HA OFFERTE DALLA TOYOTA E DALLA CITROËN, MENTRE ANCHE SORDO E OSTBERG POTREBBERO CAMBIARE CASACCA

L'uomo mercato è sempre Thierry Neuville, il pilota belga che come già accaduto è al centro di tutte le trattative. Neuville non ha ancora firmato per nessuno e starebbe trattando - oltre che con la Toyota - anche con la Citroën, come anticipato da Autosprint qualche mese fa. Il nome di Neuville, cui a fine anno scade il contratto con la Hyundai, è da tempo in cima alla lista di Tommi Makinen, che aspetta solo di avere l'ok dal Giappone per poter sottoporgli un contratto. Ma Tommi deve sbrigarsi perché a Neuville sta dietro come visto anche la Citroën. Particolare confermato anche da Yves Matton, il team manager che ha confessato di essere in contatto con il 28enne driver belga per riportarlo a Satory. Dove al momento solo Meeke è stato confermato in vista della prossima stagione. Matton ha rivelato che è in contatto anche con altri tre piloti, uno dei quali è Dani Sordo, altro ex in scadenza di contratto, che però sembrerebbe intenzionato a restare in Hyundai con Paddon. Abbring invece non pare oggi destinato alla conferma come terzo pilota della squadra coreana. Quanto alla Volkswagen, Capito

ha confermato da tempo i suoi tre piloti, mentre Tanak dopo la sua grande prestazione in Polonia è tornato nelle grazie di Malcolm Wilson. Bisognerà invece ancora aspettare un po' per sapere cosa farà Mads Ostberg, che anche grazie alla sua notevole esperienza è sempre una valida opzione come secondo pilota. Anche lui è un ex-Citroën, chissà che non torni a Satory... ●

CAMILI DEMOLISCE LA FIESTA

Ecco, nella foto sotto, come il francese Camilli ha conciato la Ford Fiesta della M-Sport nella 14esima prova speciale... In alto Neuville, quarto





DI NUOVO PORTATO VIA CON L'ELICOTTERO

Bertelli, sopra, osserva con una certa apprensione Scattolin in attesa che il suo navigatore venga estricato e caricato sull'eliambulanza dopo il loro incidente nella mitica prova di Uuninpohja. Per fortuna, l'equipaggio italiano se l'è cavata con un grande spavento

Paura **Scattolin** ancora in ospedale!

ALTRO BRUTTO INCIDENTE, DOPO QUELLO AVVENUTO IN SARDEGNA, PER IL NAVIGATORE DI BERTELLI. CHE FORTUNATAMENTE STA BENE

Se nel 2015 la Finlandia aveva visto brillare Lorenzo Bertelli, che ad Jyvaskyla aveva chiuso decimo assoluto, quest'anno la trasferta finlandese è tutta da dimenticare per il pilota italiano. All'inizio il nostro pilota ha accusato un problema ad

un sensore che lo ha costretto a percorrere le prime quattro prove del venerdì con la sola trazione anteriore. Poi, risolto il guaio, ha portato al termine la giornata facendo segnare un apprezzabile 12esimo tempo a Horkka con un ritardo di 15" da Mee-

ke (1" al km), chiudendo la tappa 17esimo assoluto. Sabato mattina però Bertelli è uscito subito di strada ad Uuninpohja, al km 9,40 della speciale, dopo essere andato largo in una veloce curva a destra ed aver effettuando cinque capotamenti... La prova

è stata sospesa per correre Simone Scattolin, rimasto incosciente per minuto dopo l'incidente, e portarlo in elicottero all'ospedale di Jyvaskyla. Dopo che la Tac ha dato esito negativo, Scattolin è stato dichiarato fuori pericolo e dimesso nel primo pomeriggio: «Forse era la curva più normale della gara - ha commentato Bertelli - ma la verità è che quella nota era un pelo alta e così siamo volati fuori. La botta di per sé non è stata forte, Simone però ha perso conoscenza. Mi ha colpito vederlo svenuto

e mi sono preoccupato per lui perché chiedeva le stesse cose. Poi, pian piano s'è ripreso e mi sono tranquillizzato». Scattolin, di rimando, ha detto: «Non ricordo niente dell'incidente e non mi ricordo l'elicottero - ha dichiarato il navigatore veneto - . Mi duole un polso ma fortunatamente non mi sono rotto niente. Solo indolenzimenti al collo ed alla schiena. Non ero mai svenuto in vita mia, è la prima volta che mi capita. Peccato per la nostra gara perché non stava andando male. Ci rifieremo presto!». ●



Tutte le verità di **Makinen**

IL QUATTRO VOLTE CAMPIONE DEL MONDO PARLA CON I GIORNALISTI, SENZA PERÒ APRIRE LE PORTE DELLA SEDE DOVE STA NASCENDO LA TOYOTA WRC

di **Marco Giordo** - foto **Bettiol e Giordo**

JYVASYLA - Contrariamente a quanto ci si aspettava, Tommi Makinen non ha messo in mostra la Toyota Yaris Wrc 2017 e non ha fatto visitare la sua factory a Puuppola, dove si stanno costruendo le nuove Wrc della casa giapponese. Noi di Autosprint siamo comunque andati a vedere la sede, in pratica l'ex-Tommi Makinen Racing che è stato ampliato. L'ingresso però era blindato, impossibile entrare. Mostrare lo stato dell'arte del progetto Yaris Wrc alla vigilia del Rally di Finlandia sarebbe stata la scelta più logica da parte della Toyota, visti i tanti rumors non proprio positivi che circolano, ma per il momento Makinen continua a tenere un profilo decisamente basso. L'oggi 52enne quattro volte campione del mondo non vuole o non può scoprire le sue carte e per questo è sempre molto criticato dai media, soprattutto finlandesi. In molti pensano che il progetto Toyota è in forte ritardo e gli interessati non fanno niente per dimostrare pubblicamente il contrario. Makinen è uscito comunque allo scoperto ad Jyvaskyla, alla vigilia del rally, incontrando la stampa internazionale insieme al nuovo team manager del Toyota Gazoo Team Racing - Jarmo Lehtinen, ex-navigatore di Mikko Hirvonen - ed ai due responsabili tecnici, entrambi cresciuti alla M Sport: Tom Fowler e Simon Carrier. Makinen è stato bravo a rispondere ai cronisti cercando di rassicurare tutti ma i dubbi restano, soprattutto sotto l'aspetto tecnico visto che i due ingegneri hanno spiegato poco o niente sulla nuova vettura, con risposte al limite dell'ostracismo...

Ottimismo di facciata?

«Le cose vanno bene - ha esordito Tommi Makinen - siamo dove pensavamo di essere a questo punto del progetto. Siamo contenti del nostro lavoro e stiamo continuando come da programma i test sullo sterrato. Poi, a settembre, inizieremo lo sviluppo per l'asfalto. Negli ultimi tempi ci ha lasciato Michael Zotos, il responsabile del gruppo di ingegneri che lavora al reparto sospensioni e cinematica che comunque continua il suo lavoro con gli altri cinque ingegneri. A Puuppola abbiamo gruppi da cinque tecnici che curano lo sviluppo dei vari com-

parti della vettura. Il 2017 è una stagione nella quale per tutte le squadre cambierà un po' tutto: nuovi motori, nuove scocche e nuova aerodinamica, tutti ripartiremo da zero, noi ancor più degli altri. Nel 2018 soprattutto noi della Toyota potremo cogliere i frutti del nostro lavoro, sarà quello l'anno in cui cercheremo di portare a casa i risultati».

- Si parla molto dei piloti: chi vedremo al volante delle Yaris Wrc nel 2017?

«Di questo dobbiamo ancora discutere e decidere con il Giappone. Avrete certamente una risposta molto presto ma a oggi niente è stato deciso. Ne saprete di più dopo il Rally di Germania. Per il momento posso solo dire che Teemu Suninen sta crescendo molto gara dopo gara e che è uno dei piloti che seguiamo, così come Esapekka Lappi. Per il resto, non c'è molto sul mercato per il 2017. Ci sarà invece molta più scelta per il 2018, visto che per quella data molti driver saranno liberi. Posso dire che ci interessano Neuville, Evans e Tidemand, mentre Juho Hanninen è solo un tester».

- State sempre facendo molti test, quali sono i programmi futuri a riguardo?

«Vi anticipo che Mikko Hirvonen è un nostro nuovo tester ed effettuerà le

**CI INTERESSANO
NEUVILLE, EVANS
E TIDEMAND
MA ANCHE LAPPI
E CAMILLI. PRESTO
SAPRETE TUTTO**

TOMMI MAKINEN



TOMMI ALLO SCOPERTO

Sopra, Tommi Makinen sorridente come lo si è visto di rado. Sotto, le due Fiesta affidate dal Gazoo Racing Team ad Arai e Katsuta per fare esperienza nel Mondiale





prove che a giorni faremo qui in Finlandia. Lavorerà poi con noi come tester anche un altro finlandese, Jarkko Nikara. Tra un paio di settimane faremo prove su terra nel sud del Portogallo poi, a settembre, inizieremo a lavorare anche sull'asfalto. Effettueremo inoltre test in altitudine, quando il software del motore sarà quello definitivo che porteremo in gara, nella Sierra Nevada».

- Quante vetture avete a disposizione al momento?

«Tre test car, tutte a Puuppola. Si è parlato di un trasferimento del team ad Helsinki ma sarebbe un errore in quanto abbiamo qui delle buone strade per fare delle prove in qualsiasi momento e in qualsiasi giorno vogliamo. Questo è un vantaggio che ad Helsinki non ci sarebbe. Non è sicuro che a Montecarlo avremo già tre nuove Wrc a nostra disposizione. Sicuramente saranno due, per la terza vedremo quando sarà pronta, magari già in Svezia».

- Quali sono i numeri del vostro lavoro sino a questo momento?

«Abbiamo percorso oltre 5000 km di test e sono oggi 90 le persone che lavorano con noi, la metà delle quali finlandesi. Arriveremo all'omologazione della vettura all'ultimo momento, sfruttando al massimo le tempistiche del regolamento. Il nostro obiettivo è quello di crescere e far bene, cercando di ottenere quantoprima un podio. Sarebbe per noi un ottimo punto di partenza». ●

I VERTICI DELLA SQUADRA



SIMON CARRIER
Progettista capo
Inglese, 51 anni,
ha occupato lo stesso
ruolo alla M-Sport

TOMMI MAKINEN
Team principal
Finlandese, 52 anni,
ha vinto quattro titoli piloti
con la Mitsubishi

TOM FOWLER
Responsabile tecnico
Inglese, 33 anni, ha
lavorato alla M-Sport
dal 2005 al 2014



GIOVANI DI BELLE SPERANZE

Sopra, Veiby, primo in Wrc3 e Junior. A fianco Damiano De Tommaso, sesto nel Wrc3. In basso Lappi, primo nel Wrc2 con la Skoda ufficiale



Così al traguardo

Gara 8 del Mondiale Piloti e Costruttori Jyväskylä (Fin), 28-31 luglio 2016

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Meeke-Nagle	Citroën Ds3 Wrc	GB-IRL	in 2.38'05"8
2°	Latvala-Anttila	Vw Polo R Wrc	FIN-FIN	a 29"1
3°	Breen-Martin	Citroën Ds3 Wrc	IRL-GB	a 1'41"3
4°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 1'45"9
5°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZ-NZ	a 1'48"2
6°	Ostberg-Floene	Ford Fiesta Wrc	N-N	a 2'04"6
7°	Mikkelsen-Jæger	Vw Polo R Wrc	N-N	a 2'22"4
8°	Lappi-Ferm	Skoda Fabia R5	FIN-FIN	a 4'53"8
9°	Abbring-Marshall	Hyundai i20 Wrc	NL-GB	a 5'22"4
10°	Suninen-Markkula	Skoda Fabia R5	FIN-FIN	a 5'35"5

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

PROVE SPECIALI VINTE: Meeke 8 su 24, Tanak (1 ex-aequo) 6, Latvala e Ogier (1 ex-aequo) 3, Mikkelsen (1 ex-aequo) e Neuville 2, Ostberg (1 ex-aequo) e Breen 1
RALLY LEADER: Tanak e Mikkelsen ps 1, Meeke da ps 2 a ps 24
POWER STAGE: 1. Neuville in 4'35"8, 2. Paddon a 1"1; 3. Latvala a 1"5

Veiby
re in volata

IL NORVEGESE BATTE SIMONE TEMPESTINI PER 5"6 E SI PORTA A 18 PUNTI DAL LEADER

Veiby, vidi, vici. Ole Christian Veiby, giovane speranza del rallismo norvegese, è stato il più bravo di tutti. Ha rischiato grosso, tuttavia, il pilota norvegese perché Simone Tempestini è stato molto bravo a recuperare nelle battute finali, chiudendo a soli 5"6 dal vincitore. Una gara, quella di Tempestini, molto intelligente. Il giovane pilota veneto navigato dall'esperto Giovanni Bernacchini ha tenuto infatti un ritmo molto alto per tutta la gara. E nel finale ha sfiorato il colpaccio che gli avrebbe regalato la terza vittoria consecutiva della stagione nello Junior. Ancora una prova davvero sfortunata invece per Andrea Crugnola, che era quarto alle spalle del promettente 19enne finlandese Juuso Nordgren. Dopo una gara regolare e precisa, purtroppo il varesino s'è dovuto fermare nella penultima speciale con la cinghia della distribuzione rotta. Ora per lui arriva l'asfalto della Germania, un terreno dove spera d'interrompere la striscia davvero negativa di inizio stagione. ●

JWRC
 Gara: 1. Veiby-Skjaermoen in 2.55'40"; 2. Tempestini-Bernacchini a 5"6; 3. Nordgren-Korhonen a 1'38"9; 4. Dubert-Coria a 6'37"6; 5. Martel-Lemoine a 8'04"0 (tutti su Citroën Ds3 R3T Max).
 Campionato: 1. Tempestini 68 punti; 2. Veiby 50; 3. Dubert 34; 4. Folb 33; 5. Koci 18; 6. Nordgren 15.

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 8-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLONIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CINA 8-11/9	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 27-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	18+3	18+1	15+3	15+3	8+3	-	-	-	-	-	-	-	143
2° Mikkelsen	18+1	12+2	-	15	18+1	-	25	6	-	-	-	-	-	-	98
3° Latvala	-	-	25+2	-	8+2	18+1	10+2	18+1	-	-	-	-	-	-	87
4° Paddon	-	18	10+1	25+3	-	-	15	10+2	-	-	-	-	-	-	84
5° Neuville	15	-	-	8	-	25	12+1	12+3	-	-	-	-	-	-	76
6° Ostberg	12	15	15	10	6	-	4	8	-	-	-	-	-	-	70
7° Sordo	8+2	8	12	12+2	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	68
8° Tanak	6	10	8	-	-	10	18	-	-	-	-	-	-	-	52
9° Meeke	-	1	-	-	25	-	-	25	-	-	-	-	-	-	51
10° Breen	-	4	-	-	-	-	6	15	-	-	-	-	-	-	25

Mondiale Costruttori

1° Volkswagen	25	29	43	20	28	33	18	31	-	-	-	-	-	-	227
2° Hyundai	25	24	12	20	15	12	27	33	-	-	-	-	-	-	168
3° M-Sport	12	15	19	16	20	8	10	12	-	-	-	-	-	-	112
4° Vw Mot.II	18	12	-	15	25	4	25	10	-	-	-	-	-	-	109





Team Italia fa esperienza

NELLA DIFFICILE GARA NORDICA DE TOMMASO E ANDOLFI HANNO FATICATO, OTTENENDO PERÒ DELLE SODDISFAZIONI

Nel descrivere la gara di Aci Team Italia in Finlandia, quarto appuntamento stagionale per Andolfi e De Tommaso, Claudio Bortoletto è un fiume in piena. Le parole del grande diesse veneto fotografano perfettamente la prestazione dai due volti fornita sulla terra finlandese dai suoi due giovani rampolli. «Il risultato assoluto è mancato - commenta Bortoletto - ma le prestazioni ci sono state, con i ragazzi che hanno continuato a far segnare tempi interessanti ed a fare esperienza. La Finlandia è una gara speciale, dove con le piccole vetture della categoria R2 si viaggia addirittura a 110 kmh di media! Non a caso è una tra le gare più diffi-

cili del Mondiale. E noi anche quest'anno ne abbiamo avuto conferma, visto che non siamo riusciti a metterci in evidenza come avremmo voluto. Abbiamo pagato dazio nel pomeriggio della prima tappa, con Andolfi che s'è dovuto fermare per la rottura di un ammortizzatore mentre De Tommaso ha danneggiato un cerchio e si è dovuto fermare a cambiarlo, perdendo 6'. Un pomeriggio di venerdì davvero da dimenticare, perché Fabio e Damiano sono stati costantemente più veloci delle altre vetture RC4 per tutta la gara, stando davanti a piloti esperti come Vatanen e Sousa. Ora giriamo pagina e ci prepariamo per la Germania, dove vogliamo essere protagonisti».

Damiano De Tommaso era comunque soddisfatto dopo aver terminato in 39esima posizione assoluta, sesto di Wrc3 e di classe Rc4: «Sono davvero felice d'aver finito la gara più difficile del mondo! Nella tappa finale avevo lo spirito giusto e sono venuti dei buoni tempi. L'esperienza finlandese è stata positiva, ho imparato tanto sia a livello di guida che di note. Peccato per quel cerchio rotto nella prima tappa che ci è costato la vittoria in classe Rc4. Lascio la Finlandia molto motivato in vista della trasferta in Germania». Un po' deluso invece Fabio Andolfi, che ha concluso 50esimo, nono di Wrc 3 e decimo di classe: «Devo dire che la Finlandia non mi porta bene: venerdì abbiamo avuto un problema che ci ha fermato e domenica ho fatto un dritto che ci ha fatto perdere tempo Solo sabato è andato tutto per il verso giusto. Ora voltiamo pagina, torniamo sull'asfalto in Germania, un'altra gara nuova per noi». ●



TOIVONEN TRIBUTE

In ricordo del trentesimo anniversario della scomparsa di Henri Toivonen, il fratello Harri ha guidato sul tracciato cittadino di Harju - che ha ospitato la prima e la dodicesima speciale della gara - la Lancia Delta S4 con la quale Henri vinse a Montecarlo nel 1986 (sopra).

MEDIE RECORD

Medie da 130 kmh a Jukojarvi, nella prima tappa. E nella seconda Ogier s'è aggiudicato il secondo passaggio a Pihlajakoski a 134,6 kmh, mentre Meeke ha vinto a 126,6 kmh di media.

VATANEN VINCE

La terza prova del trofeo Drive DMack ha visto primeggiare Max Vatanen davanti a Bernardo Sousa. Vatanen s'è così aggiudicato il premio di due prove nel Mondiale 2017 su Fiesta R5.

SFIDA CON I TRATTORI

Mercoledì pomeriggio diverso dal solito per gli equipaggi ufficiali, che si sono recati ad Aaneoski, dove ha sede la celebre ditta Valtra, per sfidarsi al volante dei trattori di quest'azienda.

MINI CITROËN IN CINA

Sarà una spedizione mini, quella della Citroën in Cina, dove verrà schierata una sola vettura per Kris Meeke. Il nordirlandese avrà al suo seguito solamente 4 meccanici, Daniel Grataloup come direttore sportivo ed un ingegnere.

TEMPI IMPOSTI

Craig Breen è il pilota che ha approfittato maggiormente del tempo imposto dopo l'uscita di strada di Bertelli, nel crono di Ouninpohja. Il pilota della Citroën infatti è schizzato al terzo posto, posizione che ha poi saputo mantenere sino alla fine.

BMW PER PAASONEN

Vedere una Bmw apripista capita di rado, in Finlandia però le vetture ufficiali erano quelle della Casa tedesca e così Jani Paasonen ha deliziato i tifosi con una X1.

WRC3

Gara: 1. Veiby-Skjaeremoen in 2.55'40"0; 2. Tempestini-Bernacchini a 5"6; 3. Nordgren-Korhonen a 1'38"9; 4. Dubert-Coria a 6'37"6; 5. Martel-Lemoine a 8'04"0; 6. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 Vti R2) a 14'16"5; 8. Al Mutawaa-McAulet a 16'08"6; 9. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 Vti R2) a 49'07"0 (tutti gli altri su Citroen Ds3 R3T Max).
Campionato: 1. Fabre 79 punti, 2. Tempestini 68; 3. Veiby 61; 4. Andolfi 54; 5. De Tommaso 46.

L'UFFICIALE SKODA BATTE IL CONNAZIONALE SUNINEN

Lappi incontenibile

JYVASKYLA - L'ottavo appuntamento del Wrc2 è stato dominato da Esapekka Lappi, che con la Skoda Fabia R5 ufficiale ha bissato nella gara di casa il successo ottenuto la scorsa stagione. A dimostrazione della superiorità della Fabia R5 su queste strade, la Skoda ha ottenuto una doppietta, con Suninen secondo. E Pontus Tidemand, che era terzo, è volato fuori nella power stage. Elfyn Evans ha chiuso terzo con la Ford Fiesta R5 M-Sport ed è sempre in testa al campionato, seguito ora da Suninen a soli 2 punti... «Conosco bene questa corsa - ha commentato all'arrivo Lappi - e non ho voluto esagerare. È andato tutto come previsto, i miei avversari hanno cercato di sorprendermi ad Ouninpohja ma ho dato il massimo, marcando lo scratch e blindando così il risultato. Ora vedremo se riusciremo a difenderci anche sull'asfalto, in Germania».

Nella power stage finale si è fermato anche Kruuda, che era quinto, e l'esperto Henning Solberg - al debutto sulla Fiesta R5 - ha chiuso quarto davanti al francese Gilbert.

WRC2

Gara: 1. Lappi-Ferm in 2.42'59"6; 2. Suninen-Markkula a 41"7; 3. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 2'01"8; 4. H.Solberg-Minor (Ford Fiesta R5) a 5'58"1; 5. Gilbert-Jamoul (Citroën Ds3 R5) a 6'00"6; 6. Aasen-Englan (Ford Fiesta R5) a 7'04"3 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).
Campionato: 1. Evans 95 punti, 2. Suninen 93; 3. Fuchs 61; 4. Lappi 57; 5. Tidemand 51; 6. Ptaszek 48.



IL RICORDO DI MONTEZEMOLO

“Speedy”
un vero
lottatore

«Una cara persona, “Speedy”, un lottatore. Ho tanto apprezzato forza, coraggio, ottimismo, determinazione. L'uomo era questo. Come pilota era un estroverso, un veloce molto esuberante. Ho condiviso con lui, Audetto, Ballestrieri, bellissimi momenti, abbiamo trascorso tanto tempo insieme alle gare. Eravamo un bel gruppo e lo si vede in questi momenti. “Speedy” aveva sempre un sorriso scanzonato, era una grande persona e io conservo di lui un ricordo meraviglioso».



Perazio gran gentleman

DOPO UNA LUNGA MALATTIA SE N'È ANDATO IL POPOLARE PILOTA BIELLESE, PER TUTTI DA SEMPRE E SOLO “SPEEDY”

di Sergio Remondino

Il suo addio alle corse, quindi alla vita, Franco Perazio lo ha voluto dare qualche settimana fa, quando s'è fatto accompagnare da un amico a vedere le Stratos tornate a Biella per un raduno. Non è nemmeno sceso dalla macchina, in quella occasione, “Speedy”. Ha guardato le sue amate e chissà quanta nostalgia gli è cresciuta dentro. Poi ha detto «Basta così, andiamo pure». Forse non voleva che le persone vedessero i segni del male contro il quale ha combattuto per quarant'anni. Ha lottato sin quasi alla fine e poi, nelle ultime due settimane, ha capito che questa volta non ce l'avrebbe fatta.

E se n'è andato in silenzio, proprio un attimo dopo che gli amici si erano allontanati per bere un caffè, nell'ospedale di Biella dov'era ricoverato.

Lo sapeva bene e l'ha accettato con assoluta dignità, forte di quella scuola di vita che sono le corse e di un carattere grazie al quale aveva solo amici. Non si poteva non volere bene a “Speedy”, non ce n'era motivo, per nessuno al mondo. Quella sua voce che sembrava un graffio, a causa della malattia, l'abbiamo tutti impressa nella mente ed è un po' la sua firma. Era un buon gentleman driver, uno capace di stare nei primi cinque quando questo era



LA PASSIONE
DI FRANCO

All'età di 78 anni è morto Franco “Speedy” Perazio, popolarissimo gentleman driver nei rally Anni '70 e '80, quando s'è sempre distinto per le prestazioni velocistiche. La prima gara è stata una salita: la Occhieppo-Graglia con una Giulietta





un piazzamento significativo. La sua passione l'ha spinto a raggiungere risultati importanti, come la vittoria in Gruppo 3 a Montecarlo nel 1973, con la Fulvia Hf e con Giorgio Rossi al suo fianco. Dopo la Fulvia, la Stratos, logico passaggio di consegne per un lancista vero, che ha "tradito" le vetture di Chivasso soprattutto con la Porsche 911 e, per un breve periodo, con la Renault 5 Turbo.

Industriale tessile a Biella, "Speedy" aveva voglia di vivere, emanava energia positiva, tanta passione per le corse. Un piccolo grande uomo che lascia un vuoto enorme. ●

MONTECARLO 1973 IL SUO RALLY PIU' BELLO

La vittoria del Gruppo 3 al Montecarlo del 1973 resta la perla della carriera del pilota biellese, autentico idolo sulle strade del Rally della Lana che ha corso con tante vetture. In alto è in azione con la R5 Turbo a inizio Anni '80



FRANCO ED I SUOI AMICI

Piero Liatti

«Per me è stato un maestro. La sua azienda era a pochi metri dall'officina di mio papà e quando lo sentivo arrivare correvo a vedere le belle auto che guidava: Porsche, Stratos, Audi e via dicendo. Mi ha seguito, mi ha dato un mare di consigli, mi ha anche sponsorizzato agli inizi, quando ho partecipato al Trofeo Fiat Uno. E c'era quando ho debuttato con la 037 a Brescia. Ha convissuto con la malattia e l'ha combattuta con uno spirito pazzesco, sempre alla ricerca del bene».

Roberto Bologna

«Eravamo grandi amici, ci conoscevamo da una vita. Gli sono stato vicino fino all'ultimo ed era sereno, anche se sapeva perfettamente che ci avrebbe lasciato. Un grande uomo, prima ancora che un ottimo pilota».

Piero Gobbi

«Avere a che fare con "Speedy" è stato un grande piacere. Gli devo molto perché Maglioli era il mito irraggiungibile per la Stratos ma lui invece venne a farsela preparare da me, lanciandomi in un'orbita che forse non avrei raggiunto. Oltre al ricordo, ho tanta riconoscenza. Le corse per lui erano un modo di evadere dagli impegni di lavoro ed è stato un grande in tutto».

Federico Ormezzano

«Era un eclettico, in certe condizioni andava veramente forte. Un gentleman di alto livello. Ed era un trascinatore, un amico di tutti».

Renato Genova

«Un personaggio istintivo, passionale, come lo è stata la sua vita. Abbiamo corso insieme un paio di stagioni e ottenuto bei risultati ma al di là di questi, "Speedy" era un trascinatore, aveva una vitalità incredibile. Per il rallismo biellese è stato un personaggio fondamentale».

Giorgio Rossi

«Abbiamo corso insieme dieci anni, con la Fulvia e con la Porsche 911, ed il nostro più grande risultato è stato la vittoria di Gruppo 3 a Montecarlo nel '73 con la Lancia. Franco era unico, una persona fantastica. Era innamorato della vita, superava ogni cosa con grande semplicità».

Giampietro Fren

«Un caro, vecchio amico! Ricordo i primi rally con una 850 Abarth, poi la Giulia, la 24 Ore del Mugello 1980 con la 131 Racing insieme a Federico Ormezzano e Giampiero Bagna... Corse con la nostra Toyota Corolla al Lana '86. Rimanemmo sempre amici, con una grande stima reciproca. "Speedy" mancherà a tutti».

Fappani

note liete

È IL NAVIGATORE DEL MOMENTO GRAZIE ALLE PRESTAZIONI NEL CIR CON CAMPEDELLI E NELL'IRC CON ALBERTINI

di Daniele Sgorbini - foto Bettiol

È lui il co-driver del momento. Danilo Fappani ha appena messo in carniere 2 secondi posti nel Cir al fianco di Campedelli all'Adriatico e a San Marino e una vittoria nell'Irc al Casentino assieme a Stefano Albertini sulla Fiesta Wrc. Ma al vertice il navigatore bresciano è abituato a esserci da tempo, visto che da quasi trent'anni vive di corsa le ps legato a piloti di grido: Dallavilla, Oldrati, Uzzeni, Campedelli e via elencando. Storie di fedeltà che sono ormai rare pure tra piloti e navigatori: «Non c'è un segreto per far durare il legame con un pilota - attacca a spiegare Danilo - è che io sono proprio fatto così. Col "Dalla" (Andrea Dallavilla, ndr) ho fatto coppia dall'89 al 2001 e avremmo anche potuto andare oltre. Sono nato sotto il segno del Toro e dicono che la fedeltà sia tipica di chi ha questo segno. O forse, semplicemente, per stare insieme a lungo aiuta molto il fatto di porsi un obiettivo importante e conddividerlo con chi hai a fianco». Hai corso con diverse generazioni di piloti: in cosa sono più diversi quelli attuali rispetto a quelli vecchio stampo? «Qualche differenza in effetti c'è. Tralasciando Andreucci, che è in tutto e per tutto un caso a parte, i piloti di quella generazione avevano un approccio diverso alle gare. Probabilmente perché gli stessi rally erano diversi e molto più lunghi, la preparazione era un po' meno maniacale. Facevano molti meno test e semmai la macchina se la sistemavano in gara, ma oggi non ci sono più abbastanza chilometri di speciale per poterlo fare. I pi-



loti di oggi preparano le gare iniziando a guardarsi i video delle prove a casa. Una volta questo non si faceva». E i rally? Cosa ti manca di più delle gare di allora? «La lunghezza, senza dubbio. Io non sono uno di quelli che si ostina a dire che i rally veri erano solo quelli di una volta e che quelli di adesso fanno schifo. No, affatto. Amo ancora tantissimo questo sport. Però vorrei gare più lunghe e sai perché? Perché io amo stare in macchina, amo correre e più a lungo posso farlo, più sto bene. E poi non è affatto vero che le gare più corte costano meno. Gli attuali rally sprint, ti obbligano a fare un sacco di test e alla fine spendi quanto e più di prima per correre meno della metà. Non ha senso: vorrei molti meno test e gare del Cir lunghe almeno 280-300 km. Costerebbero uguale ma sarebbe tutta un'altra storia». ●

Reduce da due secondi posti consecutivi nel Tricolore insieme a Campedelli con la Fiesta a Gpl della Brc, in alto, Danilo Fappani ha chiuso al 1° posto al fianco di Albertini, bresciano come lui, il Casentino valido per l'Irc con una Fiesta Wrc

VINSE IL CIR CON DALLAVILLA NEL '97

Copilota da quasi 30 anni

Se gli chiedi quale sia stato il suo spavento peggiore, in 29 anni di gare, lui non si scompone e ci pensa davvero a lungo per ritrovare nell'album dei ricordi un momento di paura vera. È fatto così Danilo Fappani, bresciano classe '69, che ha debuttato nel 1988: «Rallysprint Valli Bresciane, con Fabio Trevisani su A112 Abarth Gr.N. Partiamo ultimi, col n°152 sulle portiere e finiamo ultimi, dopo una gara piena di guai. Ma mica mi sono perso d'animo, sai?». L'anno dopo incontra Andrea Dallavilla e inizia la sua scalata verso l'Olimpo di Rallylandia. Da allora non s'è più fermato e ha vinto tanto: più di 350 gare in giro per il globo, Campione Italiano con Dallavilla nel 1997, Campione Italiano Junior e 2Rm con Campedelli, oltre a una miriade di Coppe Csai e Trofei accumulati nel corso di una carriera davvero longeva quanto straordinaria, dalla Coppa Italia al Mondiale, passando per i rally in circuito dove vince a ripetizione in coppia con Franco Uzzeni.



ROMA "CAPUT MUNDI"

Confermate le anticipazioni sul Rally di Roma Capitale (23-25 settembre), penultima prova del Cir. La gara inizierà con la prova spettacolo presso il "Colosseo quadrato" all'Eur, quest'anno in modalità sfida uno contro uno. Il parco assistenza non sarà più a Fiuggi, ma resterà in città, in un'area di 12.000 metri quadrati in via dell'Oceano Atlantico. Novità anche per il percorso, con una pieasse tutta nuova, Rocca Santo Stefano, lunga 7 km.

È SALTATO IL PINOT

Il Rally Valli del Pinot che avrebbe dovuto svolgersi lo scorso fine settimana è stato annullato a iscrizioni già chiuse. Il numero di adesioni ricevute dall'Acì Pavia è stato ritenuto insufficiente per sostenere i costi organizzativi della gara.

VALLI CUNEESI PRONTO

Iscrizioni aperte fino al 29 agosto per il 22° Rally Valli Cuneesi-23° Rally Pietra di Bagnolo organizzati dallo Sport Rally Team di Piero Capello ed il programma dall'1 al 3 settembre, con quartier generale a Dronero (Cn). Partenza da piazza Manuel, a Dronero, venerdì 2 settembre dalle 17, arrivo nel pomeriggio di sabato 3. Valido per l'Irc, il Valli Cuneesi è anche finalissima della Coppa Italia 1. Zona.

SAN MARTINO ECCOCI

Non è stato facile definire il percorso del San Martino di Castrozza (9-10 settembre), quinta tappa del CiWrc. Fuori causa la speciale sul Manghen, complicata la gestione di Sagron Mis per lavori in corso, la prova tra Primiero e bacino del Piave sarà effettuata tre volte, mentre si faranno due passaggi su Gobbera e Val Malene, più la prova spettacolo sul piazzale Rosalpina che aprirà i giochi della gara dolomitica.

LUTTO

Si è spenta Angela Ravan Zanussi, per tutti Gina, mamma di Andrea Zanussi. Al grande pilota friulano ed alla sua famiglia le sentite condoglianze della redazione di Autosprint.



BETTIOL

FORSE ANCHE IL CANADA RIENTRA NELLA SERIE IRIDATA

Polonia stop Giappone sì

Quasi certamente, la Polonia (sopra il vincitore Mikkelsen) non farà parte del Mondiale 2017 per motivi di sicurezza. L'indisciplina degli appassionati durante l'ultima edizione, cui s'aggiunge la riduzione del budget da parte dello sponsor Lotos, dovrebbero portare all'uscita della gara tre anni dopo il suo ritorno. Al posto della prova polacca subentrerebbe, come anticipato da As, una prova da definire tra Canada e Giappone, con quest'ultima favorita dal ritorno della Toyota nel Mondiale. Adirittura, si dice che potrebbero entrare entrambe le gare se i Costruttori saranno d'accordo. Intanto, l'Akk (Federazione auto finlandese) ha reso noto di aver rinnovato l'accordo con Wrc Promoter per l'iscrizione del Finland Rally al Mondiale per 2017 e 2018.

LA GARA ENTRA NELL'EUROPEO DOVE IL LEADER È KAJETANOWICZ

Al Rzeszow c'è anche Bouffier

È in programma nel week-end il Rally Rzeszow, inedita tappa polacca del campionato Europeo che inizia la volata finale. Favori del pronostico per il campione di casa e leader della classifica Kajetan Kajetanowicz, già vincitore due volte della gara. Suo principale avversario Bryan Bouffier, a sua volta grande conoscitore della Polonia, dove è stato campione

nazionale per tre volte. Assenti i diretti rivali nella corsa al titolo, Lyukanuk e Sirmacis, i principali outsider saranno il campione polacco in carica Luskasz Habaj (Ford Fiesta R5), Jaroslaw Koltun (Ford) e l'ungherese David Botka (Citroen Ds3 R5). Attesissimo anche l'altro idolo locale Wojciech Chucala (Subaru Impreza) leader stagionale del Erc2.

DAL 2017 AUMENTA IL CHILOMETRAGGIO NEL TRICOLORE

Rally più lunghi

Più 20 km per l'asfalto più 10 km per la terra: le gare del Cir nel 2017 s'allungano. E l'ordine di partenza della seconda tappa torna ad essere quello di classifica della prima giornata. Introdotte poi le assistenze remote (2 meccanici con una vettura con a bordo gomme, fanaliere e qualche attrezzo). Queste le decisioni per il Cir prese la scorsa settimana a Roma e che andranno approvate dalla Giunta Sportiva esecutiva. Fra le altre proposte il passaggio del Trt a Campionato Italiano Terra; l'introduzione di un montepremi campionato per le serie minori (dal Regionale sino al Ciwrc), l'aumento da 5 a 6 delle prove per le tre Zone della Coppa Italia e la limitazione a 6-8 gare per ogni Campionato Regionale.

PRESENTATE IN FINLANDIA

Nuove Michelin da pioggia

La Michelin ha presentato in Finlandia le nuove gomme da asfalto bagnato disponibili dal Rally di Germania. Il nuovo Pilot Sport FW2 (dove FW sta per full wet) da 18" ha un disegno del battistrada con intagli marcati e specifici canali per l'evacuazione dell'acqua all'esterno. La nuova gomma è più stretta rispetto alle Pilot Sport H5 o S5 da asciutto: 175 mm contro 202 mm. Ogni pilota ne avrà in dotazione 8.

SE LE GARE SALIRANNO A 15

Wrc con un giorno in meno

Se il calendario iridato passasse la soglia delle 15 gare, la durata delle stesse potrebbe essere ridotta di una giornata allo scopo di contenere i costi. A tal fine, lo shakedown verrebbe anticipato al venerdì di prima mattina e le gare prenderebbero il via il venerdì stesso intorno a mezzogiorno.

GILLES SECONDO ALLA REUNION

Riecco Panizzi va ancora forte!

Gilles Panizzi ha indossato nuovamente tuta e casco per sedersi alla guida di una Peugeot 208 T16 in occasione del Rally de la Réunion. Il francese ha concluso secondo alle spalle della Peugeot 206 Wrc di Sam-Caw-Freve, davanti alla Citroen Xsara Wrc di Cuog. E chissà che non si riveda Panizzi in qualche altra gara!

MENTRE L'ARRIVO È A CIVIDALE

Il Friuli parte a Gemona

Mentre i team impegnati nel Tricolore vanno in vacanza, la macchina organizzativa del Rally del Friuli che riaprirà le ostilità tricolori alla fine di agosto, è in piena attività, con le iscrizioni già aperte. Nuova la location della partenza, quest'anno da Gemona, per celebrare la ricostruzione dopo il terremoto del '76 e disputare la prima prova spettacolo. Confermato il parco assistenza a Cividale, dove è anche l'arrivo.

Bmw mostro

IL TERZETTO DELLA ROWE RACING, COMPOSTO DA ENG, MARTIN E SIMS COGLIE IL SECONDO SUCCESSO CONSECUTIVO PER IL MARCHIO DI MONACO, SUCCEDENDO A MARC-VDS

di **Dario Lucchese**

SPA - Dopo due vittorie della McLaren e una della Mercedes, la Bmw è tornata al successo proprio nella gara più difficile della Blancpain Gt Series Endurance Cup, andando a segno nella 24 Ore di Spa-Francorchamps con l'equipaggio composto da Phillip Eng, Maxime Martin e Alexander Sims. Ad interrompere un digiuno per il marchio della Casa bavarese durato 16 anni, nel 2015 era stato il team Marc Vds. Appena 12 mesi dopo il terzetto della Rowe Racing ha concesso il bis. Un'edizione "tattica" quella di quest'anno della gara belga, raramente condizionata dalla pioggia e con qualche sporadico ma significativo colpo di scena. Ma va anche segnalata la presenza di quattro differenti costruttori nelle prime posizioni, dal momento che il secondo posto è andato alla Mercedes di Felix Rosenqvist-Ranger Van der Zande-Tristan Vautier, seguita a sua volta dalla Audi di Laurens Vanthoor-René Rast-Nico Müller e dalla Bentley Continental di Wolfgang Reip-Andy Soucek-Maxime Soulet. La penalità inflitta alle Mercedes (come leggete a parte), aveva piazzato in pole proprio la Audi. Ma a fare il

passo nelle battute iniziali è stata la Lamborghini di Mirko Bortolotti, che scattava dalla prima fila, subito seguita dalla

Ferrari di Pier Guidi. Le vetture della stella a tre punte hanno immediatamente scontato lo stop di 5', mentre la prima uscita di scena è stata quella dell'altra 488 del Cavallino di Marco Seefried. La prima lunga neutralizzazione di oltre un'ora, si è avuta in seguito all'incidente che al Raidillon ha eliminato contemporaneamente la Porsche 911 di Kevin Estre e una delle Ferrari di punta della Af Corse, quella su cui si sarebbero dovuto alternare Giancarlo Fisichella, Lorenzo Bontempelli e Olivier Beretta e che in quel momento vedeva al volante il giapponese Ishikawa Motoaki. In questa fase, prima del tramonto, a venire fuori sono state proprio le Audi, con quella del team Phoenix divisa da Christopher Mies, Frank Stippler e Markus Winkelhock

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Sims-Eng-Martin; 2. Vautier-Rosenqvist-Van der Zande; 3. L. Vanthoor-Rast-Müller.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



TANTO DIGIUNO POI UN BIENNIO TUTTO BMW

Dopo 16 anni di digiuno, per la seconda volta una Bmw sbanca Spa: a lato, ora tocca alla Rowe Racing. Sotto, l'Audi di Vanthoor, terza, e, a destra, la Mercedes di Rosenqvist, giunta al secondo posto



SPAziale



I PROGRAMMI PER IL PROSSIMO ANNO

La Sprint Cup riparte a **Misano**

Stephane Ratel ha svelato i programmi futuri di Sro. Tante le novità ed anche le conferme per il 2017. Cominciando dalla Blancpain Gt Series, che si articolerà sempre su dieci appuntamenti: cinque per la Sprint Cup ed altrettanti quelli della serie Endurance. La prima, come quest'anno, prenderà il via da Misano a inizio aprile, per approdare subito dopo a Brands Hatch il 7 maggio. Il terzo round si svolgerà invece a Zandvoort, dal 2015 assente dal calendario; ancora da definire la data della tappa olandese, così come quella del successivo appuntamento che si disputerà in Austria o Ungheria. L'epilogo a metà settembre sul circuito del Nürburgring, che fino ad ora ha ospitato l'ultimo round della Endurance Cup. Quest'ultima ha invece riconfermato nell'ordine Monza (23 aprile), Silverstone (14 maggio), Le Castellet (su cui il 24 giugno si svolgerà la 1000 Km del Paul Ricard), Spa (il 30 luglio con la 24 Ore, che assieme alle 12 Ore di Bathurst e Sepang e la gara di Laguna Seca farà parte dell'Intercontinental Gt Challenge) e la "new entry" di Barcellona, il primo ottobre. Riconfermato negli stessi weekend il Blancpain Gt Sports Club. Sro contestualmente ha lanciato la Blancpain Gt Asia Series, che di disputerà su sei round tra Malesia, Thailandia, Giappone e Cina.



a guidare la classifica sia al termine della seconda che della terza ora e l'altra R8 Lms della Saintéloc Racing affidata all'equipaggio Guilvert-Parisy-Hase subito dietro. Ma con l'avvento della notte, la gara è entrata in "modalità Bmw", con la M6 Gt3 della Rowe praticamente davanti dalla quarta alla decima ora. Nel frattempo, la Ferrari che aveva condotto allo scadere dei primi 60' sempre con Pier Guidi si è fermata per un certo lasso di tempo nella ghiaia per un'uscita di Pasin Lathouras, mentre progressivamente sono rinvenute davanti le Bentley. Nel corso della dodicesima ora il testimone è passato infatti al terzetto Soulet-Soucek-Reip. Intanto sono iniziati i guai della Audi: quella di Rast, per un contatto con una Jaguar ha compiuto una sosta ai box con la parte posteriore sinistra danneggiata; ma anche quella di Winkelohock, a causa di una foratura che ha compromesso anche la meccanica e infine, per un incendio a circa sei ore dal termine. Quindi un drive-through inflitto alla Bentley di testa (per il prolungarsi oltre il massimo consentito del turno di guida) ha riportato davanti la Bmw. Una situazione che si è confermata alla bandiera non prima che a rimontare fosse la Mercedes del team Akka. ●





AL VOLANTE DELL'AUDI R8 LMS DEL TEAM ISR

Mortara nono e miglior italiano

Protagonisti in questa edizione della 24 Ore di Spa-Francorchamps anche gli italiani. Il migliore di loro è stato alla fine Edoardo Mortara, nono al volante della Audi R8 Lms del team Isr che ha diviso con Filip Salaquarda e Marlon Stockinger. Ancora velocissimo, sia in qualifica che in gara, Mirko Bortolotti. Il trentino ha piazzato in prima fila la Lamborghini Huracán del Grt ed ha condotto a lungo nel corso della prima ora. Per lui ed i suoi compagni Rolf Ineichen e Jeroen Bleekemolen alla fine è arrivato un 11° piazzamento. È stato un weekend in crescendo quello di Daniel Zampieri e Fabio Babini, che assieme a Patrik Niederhauser su un'altra Gt3 della Casa di Sant'Agata Bolognese (Attempto Racing), dopo una qualifica difficile che li aveva relegati a metà schieramento, hanno recuperato fino a concludere 14., proprio davanti all'altra Huracán del Grasser Racing Team divisa da Andrea Piccini, Michele Beretta e Luca Stolz. Da segnalare che sia per Antonelli che la Ombra, entrambe al via con la "Lambo", si trattava della prima volta in questa gara. La squadra emiliana ha tagliato il traguardo, seppure sul fondo, con Michela Cerruti (alla sua quarta 24 Ore belga), il "deb" Loris Spinelli e Cédric Sbirrazzuoli. Problemi hanno invece rallentato da subito Matteo Beretta, Giovanni Berton, Stefano Costantini e Stefano Gattuso, al via con la squadra di Chignolo.

MORTARA CON L'AUDI TERMINA IN TOP TEN

Mortara, su Audi, in alto al centro, è finito 9°, migliore degli italiani. Piazzati anche Zampieri, a lato, 14° e Bortolotti 11°, entrambi su Lambo, mentre è stato costretto al ritiro Fisichella, in basso, in gara su Ferrari, dopo soltanto 33 giri di gara

Mercedes nel mirino retrocesse e penalizzate

LA DECISIONE CLAMOROSA VERSO LE VETTURE DEI TEAM BLACK FALCON, AKKA E HTP È STATA ADOTTATA PER UNA MANCATA CONFORMITÀ TECNICA AL TIMING DELL'INIEZIONE

Mercedes sotto accusa al termine della Su-perpole di venerdì, che aveva visto le vetture della stella a tre punte occupare le prime sei posizioni, con il migliore responso di 2'18"025 fatto segnare dalla Amg Gt3 di Clemens Schmid, dopo che era stato cancellato il tempo ottenuto in regime di bandiere gialle da Maximilian Götz, di quasi tre decimi più veloce. Ma la "doccia fredda" è arrivata l'indomani mattina, a poche ore dal via, con la comunicazione che le vetture di Black Falcon, Akka e Htp Motorsport sarebbero state retrocesse sulla griglia e costrette a scontare durante la gara uno stop and go di 5'. Decisione clamorosa,

presa per una non conformità tecnica al timing dell'iniezione, che ha portato anche in questo caso alla cancellazione dei migliori tempi (quelli di Schmid, Felix Rosenqvist, Maro Engel, Maximilian Buhk, Götz e Daniel Juncadella), ed il comportamento non sportivo delle relative squadre che hanno presentato in sede di verifica le vetture tecnicamente non conformi pur essendo consapevoli dell'irregolarità. La risposta di Mercedes si è focalizzata su una differente interpretazione sull'omologazione dei particolari in questione, sottolineando di non avere potuto avanzare ricorso perché i tempi per farlo erano ormai decorsi. ●

ANCHE LE BICI ORANGE 1

In occasione della gara belga, è stata lanciata, alla presenza di Maurizio Reggiani, Research & Development director di Lamborghini, la bicicletta 24 hours/Spa: un esemplare con telaio in fibra di carbonio prodotto in edizione limitata a 24 pezzi da Cornago e Orange 1, team impegnato dal 2016 prevalentemente nell'International Gt Open nel Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa.

GT SPORTS CLUB

Michal Broniszewski ha matematicamente conquistato a Spa, con un appuntamento d'anticipo, il titolo assoluto della Blancpain Gt Sports Club che si disputa negli stessi weekend della Endurance Cup. Il polacco del team Kessel Racing, in Belgio ha messo a segno con la Ferrari 458 Gt3 la sua seconda vittoria della stagione, allungando definitivamente in classifica nei confronti di Nicolas Vandierendonck e Mario Cordini, decimo nella "main race".

PIRELLI CHALLENGE

Tra le novità presentate da Sro per la prossima stagione, anche quella riguardante il calendario del Pirelli Challenge, in cui l'organizzazione di Ratel è coinvolta assieme alla Wc Vision. Dieci saranno i round della serie americana, con un format simile a quello del Blancpain Gt, con cinque eventi "Sprint" per piloti singoli, ed altrettanti "SprintX" per equipaggi doppi. Cinque gli appuntamenti che si disputeranno inoltre negli stessi weekend della Indycar (tra cui St. Petersburg, Long Beach, Road America e Mid-Ohio), mentre l'ultimo di Laguna Seca sarà abbinato all'International Gt Challenge.

FURTI

A David Fumanelli, dopo il suo "stint" notturno al volante della Ferrari della Scuderia Praha, è stata rubata la tuta. Venerdì i ladri hanno invece sottratto dal camion della At Racing lo zaino di Marco Cioci contenente i documenti personali.

Bruni

il sale nella coda

CON LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE NELLA LMGTE DEL WEC AL NURBURGRING GIMMI SI RILANCIA E PROMETTE BATTAGLIA NEGLI ULTIMI 5 ROUND DEL 2016: «SE VINCO SARÀ ANCORA PIÙ BELLO!»



AL NURBURGRING BIS FERRARI

La sfida in Gte-Pro al Nurburgring si è chiusa con una doppietta delle Ferrari Af Corse. Per Bruni e Calado è arrivata così la prima vittoria stagionale colta davanti ai compagni di team Rigon e Bird



di **Dario Lucchese**

Nella 6 Ore del Nürburgring, Gianmaria Bruni è ritornato al successo nel Wec, ottenendo con la Ferrari 488 la sua prima vittoria di questa stagione nella LmGte. Un'affermazione messa a segno assieme al suo compagno James Calado, dopo una qualifica interlocutoria a causa del meteo (quarto responso di classe), che potrebbe però rilanciare l'equipaggio della Af Corse in campionato. Per il pilota romano si è trattato della 30ª vittoria nel Mondiale Endurance, che rappresenta un vero record ed un punto di ripartenza. Abbiamo parlato con "Gimmi" della voglia di ripetersi ancora, ma anche del suo futuro e del passato. «Questa vittoria ha un sapore magico perché interrompe una serie di episodi sfortunati. Credo che la gara di due domeniche fa, abbia messo in luce tanti aspetti qualitativi di tutto il gruppo Ferrari nel Wec. Abbiamo saputo reagire a delle qualifiche complicate, con una gara praticamente perfetta, che Af Corse ha gestito al meglio. La nostra 488 Gte, nonostante sia penalizzata dal regolamento che le impedisce di essere competitiva in velocità, ha dimostrato ottimo passo e straordinaria costanza di rendimento».

- I primi 4 round del Wec, ti hanno portato un 2° posto ed un successo. Questo risultato ti soddisfa?

«Vittoria del Nürburgring a parte, questa prima parte di stagione ha ancora un bilancio deficitario. Anche senza considerare Le Mans, non c'è dubbio che dalle prime gare doveva arrivare di più. A Silverstone abbiamo avuto un guaio in qualifica che ci ha costretto a partire ultimi in griglia e con uno stop and go di 3' da scontare in gara. Nonostante questo abbiamo concluso secondi dietro ai nostri compagni di squadra, ottenendo anche il giro più veloce. In Belgio, in qualifica, le cose sono andate bene, mentre in gara abbiamo vinto la "5 ore e 50 minuti di Spa-Francorchamps"... Purtroppo però la corsa era di sei ore e così è arrivato uno zero. In sostanza la gara del Nürburgring è stata la prima in cui è fi-

lato tutto liscio dall'inizio alla fine».

- Quest'anno nel Wec ti ritrovi a fianco un pilota giovane, ma con una grande esperienza, come James Calado, che negli ultimi due anni aveva corso assieme a Rigon. Che intesa si è creata tra voi?

«Sono molto contento di correre con James, che si è dimostrato un ragazzo molto determinato e professionale: si è instaurata una bella amicizia. Sebbene abbia solo 27 anni, James è veramente concentrato nel migliorarsi e ha capito che nelle competizioni Gt può diventare un pilota di riferimento».

- Come giudichi il livello del Wec?

«Indubbiamente molto alto. Per livello assoluto, ma anche per tecnologia, viene subito dopo la F.1 e nessuno può collarsi sugli allori. Per vincere e rimanere al vertice bisogna sempre essere alla ricerca della perfezione».

- Chi vedi favorito per il prosieguo della stagione?

«È innegabile che la Ford abbia costruito una vettura molto competitiva ed equilibrata, con una buona velocità di punta. La Aston Martin è velocissima sul dritto, anche grazie allo schema di BoP adottato dalla Federazione, e poi possono rivelarsi "pericolose" in caso di pioggia leggera, potendo contare sulle gomme intermedie che noi non abbiamo».

- Con quale obiettivo affronterai le gare extra europee?

«Ci sono ancora 5 appuntamenti e se la malasorte ci lascia in pace, possiamo tranquillamente recuperare sui primi. Paghiamo 28 punti dai leader della classifica e 26 dai nostri compagni Rigon e Bird. Ogni vittoria vale 25 punti e tra il 1° e 2° posto ci sono 7 punti, mentre uno lo assegna la pole. Abbiamo avuto una partenza ad handicap e se riusciremo nell'impresa vorrà dire che sarà stato ancora più bello».

- Il tuo ultimo titolo risale al 2014, sempre con la Ferrari nel Wec. Trovi pertanto ancora le motivazioni per cercare il successo in campionato?

**PER VINCERE
E RIMANERE AL TOP
NEL WEC DEVI
SEMPRE ESSERE
ALLA RICERCA
DELLA PERFEZIONE**

GIMMI BRUNI

”

BRUNI IL SALE NELLA CODA

GIANNMARIA BRUNI

JAMES CALADO



«La stagione 2014 è stata semplicemente fantastica, perché oltre al campionato ho vinto la 24 Ore di Le Mans con Giancarlo Fisichella e il mio amico Toni Vilander. Di quella gara e di quella stagione porto con me dei ricordi bellissimi. Le mie motivazioni sono rimaste intatte, perché ogni giorno sono sempre e comunque alla ricerca della perfezione, in pista e non solo».

- Qual è stata fino ad ora la vittoria più bella?

«Una delle più belle è stata proprio quella del Nürburgring di quest'anno, ma la migliore resta sempre Bahrain 2014, quando io e Toni siamo riusciti a vincere conquistando così anche il titolo Piloti. Tra i titoli vinti la memoria più bella va a quello del Fia Gt 2008, perché mi ha definitivamente fatto innamorare delle gare endurance, e a quello del 2013, rimasto in ballo fino all'ultimo».

- In monoposto hai avuto una carriera importante. Dal titolo europeo di F. Renault conquistato nel '99, fino ad approdare in F.1, nel 2004 con la Minardi. Che cosa ti ha lasciato quel periodo?

«Dopo aver iniziato nei kart molto presto, il passaggio alle auto è avvenuto in modo naturale. Ad ogni weekend mi divertivo, ma posso dire che anche oggi mi succede la stessa cosa. Quella stagione in F.1, nel 2004, ha rappresentato invece il momento più opaco della mia carriera».

- In F.1 molti sostengono che avresti meritato una carriera più duratura. Però non è successo...

«Avevo solo 21 anni, che nella F.1 attuale non sono pochi, ma all'epoca erano pochissimi. Direi che sono arrivato nel momento sbagliato, sulla macchina sbagliata. Mi sarei dovuto convincere che era il caso di arrivarci magari un po' più tardi, ma con una vettura migliore. Avevo troppa fretta di dimostrare il mio valore. Però da quella delusione è nata poi la splendida carriera che sto facendo nelle competizioni Gt, con tanti titoli e tante vittorie. La maggior parte della gente guarda solo se un pilo-

Bruni e Calado occupano attualmente il terzo posto nella classifica del campionato Gt nel Wec grazie al 2° posto di Silverstone e alla vittoria al Nurburgring. Gimmi e James inseguono Plà e Mucke (Ford Gt), leader in graduatoria e i compagni di squadra Rigon e Bird. Nel campionato Costruttori Gt la Ferrari comanda davanti all'Aston Martin

ta è andato forte in F.1 e io non sono stato in grado di dimostrare che in quel mondo valevo davvero. Sarei potuto rimanere in F.1 con la Minardi anche nel 2005, ma ero troppo deluso. Dare il massimo per concludere tutt'al più penultimo è contro la mia filosofia. Però, con l'esperienza di ora, penso che rimanere avrebbe anche potuto aver senso. Dopotutto anche Fernando Alonso ha iniziato con la Minardi e poi è diventato campione del mondo. Dopo la F.1 Maurizio Salvatori mi ha dato una possibilità nel suo nuovo team Trident, in Gp2; alla prima stagione abbiamo vinto 2 gare contro un certo Hamilton...».

- Oggi sempre più giovani dalle monoposto scelgono di passare alle Gt. Cosa ne pensi?

«Nelle competizioni Gt il livello è cresciuto tantissimo e se un pilota dimostra delle buone qualità può avere una vera e propria carriera da professionista, cosa che non è affatto scontata in F.1, che recentemente ha bruciato più di un talento».

- Tra i ragazzi del vivaio tricolore, chi pensi abbia le carte in regola per fare un buon percorso?

«Devo ammettere che non sono ferratissimo in materia. So però che c'è qualche nome che merita. "In primis" Antonio Fuoco, che è parte della Fda. In Gp2 mi ha colpito la velocità con la quale è in grado di apprendere Antonio Giovinazzi. Speriamo solo che trovino chi li possa aiutare ad inseguire il sogno della F.1. Ma bisogna anche capire a quali compromessi si potrà essere costretti a scendere...».

- Chi è Gimmi Bruni al di fuori delle corse?

«Un ragazzo molto semplice. Normalmente dedico la mattina ad allenarmi in bicicletta o in palestra e dopo pranzo mi trasformo in un bravo papà. Ogni volta che posso vado a prendere mia figlia a scuola; mi piace passare del tempo con lei. Trascorrere del tempo in famiglia mi aiuta a scaricare lo stress; per questo cerco di fare in modo, quando possibile, di portarmela dietro anche alle gare». ●

LA STAGIONE 2004 IN F.1 CON MINARDI HA RAPPRESENTATO IL MOMENTO PIÙ OPACO DELLA MIA CARRIERA

GIMMI BRUNI

”



PEDETTI, TEST IN SALITA

Singolare test per Giancarlo Pedetti. Il pilota della Cms ha scelto la 54ª Svolte di Popoli per provare l'ultima versione del motore Honda Cn2 preparato dalla Lrm sulla Norma M20 che utilizza abitualmente in pista. Dopo la salita abruzzese, il ligure si riproverà direttamente nel Campionato Italiano Sport Prototipi, che il 3 e 4 settembre approderà a Vallelunga.

GT ASIA PER I BRONZE

Gli organizzatori del campionato Gt Asia Series hanno annunciato che nel 2017 introdurranno una nuova categoria aperta ai soli piloti Bronze. All'interno della stessa verranno individuate due classi: una per i più esperti e l'altra per i gentleman veri e propri. Tra le vetture ammesse risultano le Aston Martin Vantage, Bmw M3, Chevrolet Camaro, Ktm X-Bow, McLaren 570S e Porsche Cayman Clubsport.

GIACON PUNTA IN ALTO

Kevin Giacomini potrebbe schierarsi negli ultimi tre appuntamenti del Cit con una vettura che possa permettergli di lottare per la classifica generale, lasciando così la sua Mito e lanciandosi all'attacco del titolo assoluto. Per il veneto si parla al momento di una Honda Civic Tcr in versione 2016.

CIVM AL REVENTINO

I "big" del Civm sono pronti ad affrontare la Cronoscalata del Reventino, ottavo round del calendario in programma dal 5 al 7 agosto, che si svolgerà sui sei chilometri del tracciato che giunge fino a Platania. La salita calabrese è valida anche per il Tivm Sud con coefficiente 1,5 e segna inoltre il ritorno del Tricolore Bicilindrico.

BIANCHI NELL'ADAC

Il 16enne luganese Giacomo Bianchi, alla sua prima stagione nella F4 tricolore con il team Jenzer Motorsport, si accinge a fare il proprio debutto nel campionato Adac sempre con la squadra svizzera. La serie tedesca farà tappa questo fine settimana sul circuito del Nürburgring per il sesto degli otto appuntamenti.



SEI ROUND IN ABBINAMENTO NEL 2017

La Formula V8 con il Wec

La Formula V8 3.5 punta per il prossimo anno ad estendersi, con un calendario che seguirà in diverse occasioni il Mondiale Endurance. L'accordo tra Jaime Alguersuari, presidente della Rpm Racing, e Gérard Neveu, Ceo del Fia Wec, include anche le tre trasferte del Messico, Giappone e Bahrain. Questo abbinamento si presenterà in almeno sei dei nove round del campionato monoposto, incluse anche le trasferte di Silverstone, Spa e quella del Nürburgring. L'idea è di creare un anello di congiunzione tra le due categorie, nell'ottica di un passaggio dei giovani dalle ruote scoperte alle categorie LmP1, LmP2 e Gte che animano appunto il Wec. Proprio per questo si sta inoltre valutando l'istituzione un test premio con le tre case ufficiali della maggiore classe, Audi, Porsche e Toyota.

CORRERÀ A MID-OHIO E ROAD AMERICA

Alon Day nella Xfinity Series

Alon Day, l'israeliano protagonista da un paio di stagioni nella Nascar Euro Series, in cui ha già ottenuto quest'anno con Caal Racing due vittorie, a Valencia e Brands Hatch, debutterà negli "States" prendendo parte alla Xfinity Series. Il suo programma per il momen-

to include le due gare stradali di Mid-Ohio e Road America, rispettivamente il 13 e 27 agosto e alle quali si schiererà al via con la Mbm Motorsports. Nel campionato continentale, lo scorso anno aveva conquistato il titolo Junior Trophy, piazzandosi inoltre secondo assoluto.

NEL 2017 SI COMINCIA DA MISANO

La Gt4 si fa in due

Tra gli impegni di Sro riconfermati per il 2017, c'è anche quello della Gt4 European Series. Quest'ultima presenterà un'importante novità, consistente sostanzialmente nella suddivisione tra la "Northern Cup" (in pratica l'attuale Competition 102 GT4 European Series) e la "Southern Cup", che nasce grazie anche all'accordo raggiunto con la Ffsa, ovvero la federazione francese. Il secondo dei due campionati si articolerà su sei appuntamenti da disputarsi in Francia (inclusa la gara cittadina di Pau del 21 maggio) e Spagna. Stesso numero di weekend per la "Northern Cup" che prenderà il via da Misano l'1 e 2 aprile, nel medesimo fine settimana della Blancpain Gt Series Sprint Cup.



RIENTRA LA CRAM

Norris domina nel Nec a Spa

Doppia vittoria e leadership della Formula Renault 2.0 Nec per Lando Norris. Il pilota del team Josef Kaufmann Racing ha preso tutto nel quarto round di Spa che si è disputato alla vigilia della 24 Ore. La gara belga ha visto il rientro della Cram Motorsport. La squadra dei fratelli Rosei si è presentata con il polacco Antoni Ptak, autore di un miglior nono posto in gara-1. In pista con la Ts Corse anche Pietro Pecceini, abitualmente impegnato nel campionato VdeV. Il milanese ha saltato la prima gara dopo un'uscita in qualifica con la pioggia, mentre in gara-2 partendo dal fondo è risalito 25°.

PRIME CONFERME

24H Series verso Barcellona

Dopo una pausa di due mesi, la 24H Series riprenderà il primo fine settimana di settembre con la gara di Barcellona, che sarà anche la penultima del calendario 2016 del campionato endurance organizzato dalla Creventic. Tra le prime conferme c'è quella del team Precocte Herberth Motorsport, che ha portato al successo la Porsche 991 GT3 R nella recente tappa del Paul Ricard con l'equipaggio formato da Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer. In crescendo anche il numero delle vetture Turismo presenti nella classe Tcr, che al momento vede iscritte otto Seat Leon Cup.

NON SOLO CIT E SEAT

I programmi della Pit Lane

Già presente nel Campionato Italiano Turismo con Enrico Bettera e nella Seat Leon Cup Italia con il trio Nicola Baldan, Alberto Vescovi e Franco Fumi, la Pit Lane Competizioni allarga i propri "orizzonti". La squadra di Denis e Roberto Remelli sta infatti guardando con crescente interesse anche alle gare di durata (è dello scorso aprile il suo debutto nella 24 Ore di Silverstone) e organizzando anche un intenso programma di "track day" in collaborazione con l'esperto pilota Christian Pescatori.

**DUE MANCHE SU TRE
A FAGGIOLI**

Norma-Zytek vincente in una lotta apertissima con la Osella-Rpe di Christian Merli, in basso a sinistra. In Divisione 1 non riesce il sorpasso a Migliuolo, al centro nella foto in basso a destra



MOTORRENNSPORTARCHIV.DE

Solo Italia in Europa

FAGGIOLI E MERLI PROTAGONISTI ASSOLUTI ANCHE IN GERMANIA, ADDIRITTURA DIVISI DA UN SOLO DECIMO NELLA TERZA MANCHE

di **Gianluca Marchese**

In Germania quella del nono round dell'Europeo Montagna l'avevano definita la Battaglia dei Giganti, con tanto di poster dedicati alla Norma-Zytek con Simone Faggioli e all'Osella-Rpe con Christian Merli. Visto il "deserto" (Paride Macario a parte) che hanno intorno nel Cem, che registra pure l'ennesima defezione di Milos Benes, non era una previsione complica-

ta, ma certamente è un ulteriore attestato di ammirazione e rispetto per il livello di competizione raggiunto da entrambi e per

il duello all'ultimo decimo del quale sono protagonisti in questo incredibile 2016. Sui 5500 metri del tracciato che sorge in Turingia, al centro della Germania, Faggioli ha colto

l'ennesima vittoria con record (2'01"557 nella terza manche dopo averlo fatto an-

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Faggioli; 2. Merli; 3. Macario.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

**LOTTA APERTA IN DIVISIONE 1**

Migliuolo ancora vicino

Malgrado i generosi attacchi con un motore non al top sulla sua Mitsubishi Lancer Evo, ad Antonino "O Play" Migliuolo non riesce il sorpasso su Nikola Miljkovic nella classifica della Divisione 1. Il 21enne di Belgrado si è esaltato in Germania, ma il trend positivo del portacolori della Scuderia Mendola continua e il secondo posto lo tiene in corsa e ora ha nel mirino l'austriaco di gruppo A Christian Schweiger. La classifica dice Miljkovic 176, Schweiger 169 e Migliuolo 165: giochi aperti, anche se i due di gruppo N, dove si è pure rivisto in azione Tonino Cossu, possono togliersi punti a vicenda più facilmente.

che nella prima, 2'01"701!) e dopo aver raggiunto quota 100 punti in Civm ora nell'Europeo tocca i 200.

Ma non tutto gira in maniera "rotonda" come nell'Italiano. Christian Merli, che non può più sbagliare dopo il mezzo passo falso nel diluvio di Dobsina, è rimasto in agguato per tutto il weekend. Salita dopo salita il trentino si è avvicinato al campione in carica riuscendo anche a superarlo nel crono della seconda manche di gara e cercando l'affondo nel gran finale della terza: 2'01"698, a un decimo da Faggioli nella manche del secolo alla Rechbergrennen. Secondo assoluto nell'aggregata, con il successo di gruppo davanti alla Fa30 di Macario, che da par suo mette in bacheca un altro pesante terzo posto assoluto, il driver dell'Osella si è rilanciato in pieno per la corsa al titolo e c'è da scommettere che a Saint-Ursanne, fra tre domeniche, la tensione agonistica salirà ulteriormente per i due contendenti, visto che ormai sono soltanto tre i round in calendario.

Altra vittoria "azzurra" quella di Andrea Bormolini in Cn, mentre nel paddock di Bad Liebenstein c'era curiosità per la LobArt-Mugen presentata dallo svizzero Marcel Steiner, ma i crono non sono stati memorabili. C'è ancora da lavorare.

Atteso anche il campione del mondo in carica del Wec e vincitore della 24 Ore di Le Mans Timo Bernhard, naturalmente su una Porsche, la 991 Gt3. Il tedesco, che in gruppo aveva anche il padre Rudiger, veterano della salita, è stato il più veloce tra i piloti su auto non E2 o Cn, settando in 2'26"426 il nuovo record delle vetture "stradali". ●

In Russia solo Grossmann

FERRARI CHALLENGE IL CAMPIONE IN CARICA DOMINA LA PRIMA VOLTA DELL'EUROPEO A SOCHI

Duelli all'arma bianca in pista, grande pubblico fra tribune e paddock e uno scatenato Bjorn Grossmann per la prima volta del Ferrari Challenge Europe a Sochi. Dopo aver preso la testa della serie il mese scorso a Le Mans, in Russia il tedesco campione in carica ha viaggiato a un ritmo insostenibile per gli avversari prendendosi le vittorie delle due gare del Trofeo Pirelli e lasciando agli altri soltanto una briciola, ovvero la pole ottenuta nella prima qualifica dal campione Gp2 2013 Fabio Leimer, immediatamente superato nelle fasi iniziali di gara-1. Per Grossman unico vero brivido nel primo giro di gara-2, quando un lungo ha rischiato di metterlo dietro allo svizzero, due volte secondo, e a Philipp Baron, il rivale per il titolo. Ora però l'austriaco è chiamato a una più complicata rincorsa fin dal prossimo round a Hockenheim, dopo che a Sochi ha agguantato il podio di gara-2 e soltanto un 4° po-

sto in gara-1 a causa di una penalità per un "taglio" di pista, tutto a vantaggio di Aleksey Basov, raggiante sul terzo gradino del podio nel round di casa. Migliore degli italiani, ma mai in grado di impensierire i primi, Marcello Puglisi. Il vincitore di Le Mans duella con Basov e Alessandro Vezzoni, sorpassa ma alla fine deve accontentarsi di un 6° e un 4° che lo ri-allontanano dalla vetta di campionato. Nella classe Am è doppia la gioia del debuttante Vladimir Atoev. Il 17enne russo è la sorpresa del fine settimana, mentre

mentre pasticcia il leader della serie e doppio poleman Sam Smeeth. In particolare in gara-2, quando si becca un drive-through per jump start che lo retrocede all'ultimo posto. Bravo ad approfittarne anche Tommaso Rocca, che le ha provate tutte per battere Atoev. In Coppa Shell vittorie per l'olandese Fons Scheltema e il leader di campionato Thomas Loefflad.

Gianluca Marchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Grossmann; 2. Leimer; 3. Basov. Gara-2: 1. Grossmann; 2. Leimer; 3. Baron.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



MATTEO COLPISCE ANCORA

Qui sopra la partenza di gara-1 del Ferrari Challenge Europa a Sochi. Cairoli, in alto, vince ad Hockenheim grazie alla penalità inflitta a Muller ed è a soli 2 punti dalla vetta della Porsche Supercup.



Terza vittoria per Cairoli

PORSCHE SUPERCUP SVEN MÜLLER VINCE, MA VIENE PENALIZZATO E REGALA IL SUCCESSO A MATTEO

Matteo Cairoli ha interrotto la serie positiva di Sven Müller, che sulla sua pista di casa aveva cominciato mettendo a segno il migliore responso in qualifica. Ad Hockenheim, il sesto appuntamento della Porsche Mobil 1 Supercup ha visto il tedesco scendere per primo il traguardo, ma poi venire penalizzato e retrocesso secondo per la manovra che al "pronti via" gli ha consentito, passando tutto all'esterno della prima curva, di rispondere ad una partenza da manuale del comasco.

Quest'ultimo, secondo in una volata mozzafiato in cui, do-

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Cairoli; 2. Muller; 3. Schmidt.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

po una safety car, ha pagato nei confronti del suo avversario appena 387 millesimi, ha così potuto festeggiare la sua terza vittoria, dopo quelle di Barcellona e Monte Carlo, pareggiando i conti con lo stesso Müller e portandosi idealmente a "meno due" punti. Idealmente, perché è attesa l'ufficializzazione dell'esito dell'appello del Red Bul

Ring, dove aveva centrato il quarto posto per poi venire estromesso dall'ordine d'arrivo per un problema legato al peso della sua vettura. Dopo il fine settimana poco proficuo dell'Hungaroring, il giovane italiano ha così potuto festeggiare due volte. All'appello è mancata solo la pole: una bandiera rossa nel suo giro veloce gli ha impedito di piazzarsi sulla griglia davanti al tedesco. Se a completare il podio finendo terzo è stato Jeffrey Schmidt, a brillare questa volta sono stati anche gli altri italiani. Cominciando da Mattia Drudi, deciso con i colori della Dinamic Motorsport dopo un ottimo avvio, anche se inizialmente ha pagato un po' di sovrasterzo e nonostante non avesse mai corso in precedenza su questa pista; 19° il suo compagno Daniele Di Amato, mentre tre posizioni dietro ha concluso Glauco Solieri con la Martinet by Almeras.

Dario Lucchese



50 sfumature di Lambo

CONTINUA LA CRESCITA DEL MONOMARCA, CHE RAGGIUNGE IL RECORD DI PARTENTI. DOPPIA VITTORIA PER KUJALA-AMSTUTZ

di [Dario Lucchese](#)

SPA - Il Lamborghini Blancpain Super Trofeo Europa ha fatto centro, toccando quota 50 vetture. Un record senza precedenti per il monarca della Casa di

Sant'Agata Bolognese che è al suo ottavo anno, ottenuto proprio nella gara più affascinante: quella di Spa-Francorchamps, nello stesso weekend della 24 Ore. Un

contesto in cui sicuramente ci teneva a fare bene il campione 2015 Patrick Kujala, che in Belgio ha messo a segno assieme ad Adrian Amstutz la prima affermazione assoluta di questa stagione. Non una ma due vittorie in realtà per il binomio della Bonaldi Motorsport: prima la pole dello stesso Kujala nella Q1, poi il dominio assoluto (dal primo all'ultimo giro) in gara-1 e infine l'affermazione di gara-2, quando il finlandese, che ha ereditato il volante dal suo compagno di squadra dopo un primo "stint" condizionato dalla safety car per un incidente multiplo al via, ha dovuto dare il massimo per recuperare gli oltre 5" di





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Amstutz-Kujala; 2. Schlegelmilch; 3. Zöchling-Spengler. Gara-2: 1. Amstutz-Kujala; 2. Lind; 3. Schlegelmilch.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



KUJALA SEMPRE PIÙ PROTAGONISTA

Il finlandese Kujala della Bonaldi Motorsport, affiancato da Adrian Amstutz, ha conquistato la pole position di gara-1 ed il successo in entrambe le sfide

penalizzazione che gli erano stati inflitti per un'irregolarità nel pit-stop. L'equipaggio del team bergamasco ha così potuto estendere il proprio vantaggio nella classifica della Pro-Am, che alla vigilia di questo round lo vedeva di un solo punto davanti al 18enne olandese Rik Breukers, in forze alla GdL Racing, due volte 8°.

Tanti protagonisti a Spa

Il primo di questi è sicuramente Dennis Lind. Il danese, che in gara-2 ha concluso secondo e davanti a tutti nella sua classe (quinto successo in totale nella stagione d'esordio nel campionato), non ha guadagnato né perso punti nei confronti di Vito Postiglione, due volte quarto, restando leader tra i Pro con nove lunghezze in più; ma ancora una volta si è confermato tra i più veloci. Sua la pole nella seconda sessione cronometrata, con lo straordinario responso di 2'19"531: un tempo che nelle qualifiche del Blancpain Gt lo avrebbe collocato intorno alla ventesima posizione. Da cancellare per lui gara-1, in cui ha concluso settimo dopo avere dovuto rimontare 13 posizioni in seguito a una qualifica sfortunata, interrotta prematuramente

UN ESORDIO SU CUI LAVORARE

I risultati non sono impressionanti ed adeguati al prestigio di Frank Biela (17° e 20°) ma la squadra deve ancora fare esperienza



Frank Biela debuttante di lusso

IL PILOTA TEDESCO È SCESO IN PISTA A SPA E GIÀ PIANIFICA DI ESSERE AL VIA ANCHE ALLA PROSSIMA GARA DEL NÜRBURGRING

I fascino di una pista come Spa ed un nome importante, quello di Frank Biela: mix irresistibile per i nostalgici, ma non solo. In Belgio il pilota tedesco (le cinque vittorie nella 24 Ore di Le Mans con la Audi ed il titolo del Dtm conquistato nel '91 rappresentano solo una parte dei successi ottenuti nella sua carriera) ha fatto il debutto sulla Lamborghini. Al di là del 17° e 20° posto conquistato nelle due gare, il suo esordio non è passato inosservato, essen-

dosi alternato al volante di una vettura della Dörr Motorsport con il meno esperto Arne Hoffmeister, anch'egli alla sua prima uscita nel "Super Trofeo". «A Spa non ci ho disputato tante gare ed era da tempo che non ci venivo. Il team mi aveva chiesto già da un paio di mesi di correre con loro, dal momento che avevano pianificato di schierare anche una seconda vettura - ha spiegato - La prima cosa che mi ha colpito è stata l'organizzazione e l'atmosfe-

ra molto amichevole del campionato e all'interno della stessa squadra. Per quanto riguarda la vettura è stata una piacevole "sorpresa". Ovviamente la squadra deve fare ancora esperienza ed io ho avuto poco tempo nelle prove, a causa anche della pioggia, per prendere la giusta confidenza con il mezzo. Ma stiamo già lavorando per essere al via anche del prossimo appuntamento del Nürburgring». Ed in Germania, Biela giocherà questa volta in casa. ●

con la bandiera rossa. Si vede proprio che nelle sue vene scorre il sangue della famiglia Magnussen (è il cugino di Kevin, ma ha preso il cognome dalla madre). Peccato che il team Raton Racing, quello con cui corre Lind, abbia potuto gioire solo a metà: l'uscita nelle libere di Dimitri Deverikos, con cui avrebbe dovuto alternarsi Andrea Amici, attuale leader con la Huracán Gt3 nel campionato Gt Asia Series, ha infatti reso impossibile schierare anche la seconda auto. A fare bene sempre tra i

Pro è stato il lettone Harald Schlegelmilch, in gara-1 secondo davanti al binomio Christopher Zöchling e Florian Spengler e per la prima volta a segno nella sua classe, nonché terzo al traguardo di gara-2. In tema di italiani, a ritornare sul podio da cui mancavano fin dal round inaugurale di Monza, sono stati Lorenzo Veglia e Andrea Fontana, 19 anni entrambi, che ancora in gara-2 hanno concluso con il team Antonelli Motorsport sesti assoluti e secondi della Pro-Am. ●

Leclassefiche

VELOCITÀ

GP2	HOCKENHEIM
GP3	HOCKENHEIM
INDYCAR	LEXINGTON
FIA F3	SPA FRANCORCHAMPS
BLANCPAIN ENDURANCE	SPA FRANCORCHAMPS
FERRARI CHALLENGE	SOCHI
PORSCHE SUPERCUP	HOCKENHEIM
SUPERTROFEO LAMBORGHINI	SPA FRANCORCHAMPS
MONDIALE	FINLANDIA
EUROPEO	GLASBACHRENNEN

VELOCITÀ

GP2

Resoconto della gara a pag. 44
Hockenheim (Ger),
30-31 luglio 2016

Gara-1: 1. Sirotkin (ART) 38 giri in 1'00'28"437 alla media di 172,449 km/h; 2. Ghiotto (Trident) a 1'3"146; 3. Marciello (Russian Time) a 1'7"783; 4. Pic (Rapax) a 2'5"873; 5. Rowland (MP Motorsport) a 2'7"042; 6. Majja (Rapax) a 2'8"130; 7. Lynn (DAMS) a 3'2"730; 8. Giovinazzi (Prema Racing) a 3'6"051; 9. Matsushita (ART Grand Prix) a 3'8"838; 10. Kirchhofer (Carlin) a 4'3"798; 11. Jeffri (Arden International) a 4'6"523; 12. Eriksson (Arden International) a 4'8"067; 13. Binder (Carlin) a 5'0"706; 14. Latif (DAMS) a 5'2"389; 15. King (Racing Engineering) a 5'3"034; 16. Armand (Trident) a 1'15"773.

Giro più veloce: il 31° di Sirotkin in 1'25"209 alla media di 193,247 km/h.

Gara-2: 1. Lynn (DAMS) 27 giri in 43'20"504 alla media di 170,964 km/h; 2. Sirotkin (ART Grand Prix) a 2'9"22; 3. Pic (Rapax) a 4'6"88; 4. Ghiotto (Trident) a 6'2"06; 5. Rowland (MP Motorsport) a 8'1"87; 6. Gasly (Prema Racing) a 8'4"86; 7. Marciello (Russian Time) a 9'25"9; 8. Majja (Rapax) a 10'29"2; 9. Markelov (Russian Time) a 14'40"4; 10. Evans (Pertamina Campos Racing) a 15'16"2; 11. King (Racing Engineering) a 16'72"7; 12. Matsushita (ART Grand Prix) a 21'31"9; 13. Eriksson (Arden International) a 25'15"4; 14. Kirchhofer (Carlin) a 25'29"2; 15. Binder (Carlin) a 25'76"8; 16. de Jong (MP Motorsport) a 34'7"78; 17. Latif (DAMS) a 41'6"17; 18. Nato (Racing Engineering) a 1 giro; 19. Gelael (Pertamina Campos Racing) a 3 giri.

Giro veloce: il 20° di Markelov in 1'25"236 alla media di 193,185 km/h.

Campionato: 1. Sirotkin 113 punti; 2. Gasly 113; 3. Marciello 102; 4. Giovinazzi 100; 5. Rowland 99; 6. Nato 81; 7. King 80; 8. Evans 77; 9. Lynn 72; 10. Markelov 65.

GP3

Resoconto della gara a pag. 46
Hockenheim (Ger),
30-31 luglio 2016

Gara-1: 1. Fuoco (Trident) 23 giri in 38'25"683 alla media di 164,258 km/h; 2. De Vries (Art) a 5'988; 3. Parry (Koiranen) a

6"836; 4. Albon (Art) a 7"973; 5. Leclerc (Art) a 10"519; 6. Aitken (Arden) a 12"291; 7. Maini (Jenzer) a 14"828; 8. Hughes (Dams) a 18"246; 9. Ferrucci (Dams) a 20"065; 10. Calderon (Arden) a 20"206; 11. Janosz (Trident) a 23"964; 12. Dennis (Arden) a 25"332; 13. Nandy (Jenzer) a 25"467; 14. Joerg (Dams) a 37"076; 15. Boschung (Koiranen) a 1'01"860; 16. Palou (Campos) a 1'13"841; 17. Stuvik (Trident) a 9 giri; 18. Schotthorst (Campos) a 19 giri; 19. Isaakyan (Koiranen) a 20 giri; 20. Fukuzumi (ART) a 20 giri; 21. Tereschchenko (Campos) a 21 giri; 22. Alesi (Trident) a 23 giri.

Giro più veloce: Leclerc in 1'28"431 alla media di 186,206 km/h

Gara-2: 1. Hughes (Dams) 18 giri in 32'51"410 alla media di 165,453 km/h; 2. Aitken (Arden) a 2'602; 3. Leclerc (Art) a 5'884; 4. Ferrucci (Dams) a 6'835; 5. Maini (Jenzer) a 7'718; 6. Dennis (Arden) a 8'935; 7. Parry (Koiranen) a 14'441; 8. De Vries (Art) a 16'694; 9. Calderon (Arden) a 16'940; 10. Joerg (Dams) a 17'928; 11. Fukuzumi (Art) a 18'562; 12. Stuvik (Trident) a 27'796; 13. Isaakyan (Koiranen) a 28'852; 14. Alesi (Trident) a 29'197; 15. Tereschchenko (Campos) a 29'641; 16. Nandy (Jenzer) a 29'928; 17. Schotthorst (Campos) a 30'344; 18. Fuoco (Trident) a 1 giro; 19. Palou (Campos) a 2 giri; 20. Albon (Art) a 17 giri; 21. Boschung (Koiranen) a 17 giri; 22. Janosz (Trident) a 18 giri.

Giro più veloce: Hughes in 1'31"464 alla media di 180,031 km/h

Campionato: 1. Albon 123 punti; 2. Leclerc 126; 3. Fuoco 115; 4. Parry 70; 5. De Vries 65; 6. Boschung 48; 7. Fukuzumi 43; 8. Dennis 39; 9. Hughes 52; 10. Aitken 38.

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 48
Lexington (Usa), 30-31 luglio 2016

Gara: 1. Pagnaud (Dallara DW12-Chevy) 90 giri in 1h49'59"6875, alla media di 178,401 km/h; 2. Power (Dallara DW12-Chevy) a 4'1620; 3. Munoz (Dallara DW12-Honda) a 6'5662; 4. Rahal (Dallara DW12-Honda) a 7'0196; 5. Hinchliffe (Dallara DW12-Honda) a 11'1260; 6. Daly (Dallara DW12-Honda) a 11'8526; 7. Pigot (Dallara DW12-Honda) a 12'8831; 8.

Kimball (Dallara DW12-Chevy) a 15"0016; 9. Sato (Dallara DW12-Honda) a 18"0128; 10. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) a 18"5404; 11. Montoya (Dallara DW12-Chevy) a 20"6074; 12. Kanaan (Dallara DW12-Chevy) a 23"9632; 13. Andretti (Dallara DW12-Honda) a 24"7606; 14. Rossi (Dallara DW12-Honda) a 25"5191; 15. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 26"6191; 16. Chilton (Dallara DW12-Chevy) a 26"8199; 17. Aleshin (Dallara DW12-Honda) a 42"7274; 18. Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) a 53"5383; 19. Enerson (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 20. Bourdais (Dallara DW12-Chevy) a 4 giri; 21. Hawksworth (Dallara DW12-Honda) a 30 giri.

Giro più veloce: il 43° di Power in 1'05"2600, alla media di 200,460 km/h.

Il campionato: 1. Pagnaud 484 punti; 2. Power 426; 3. Castroneves 373; 4. Newgarden 364; 5. Dixon e Kanaan 357; 7. Hinchliffe 329; 8. Munoz 328; 9. Rahal 324; 10. Kimball 318.

FIA F3

Resoconto della gara a pag. 50
Spa (Bel), 29-30 luglio 2016

Gara-1: 1. Stroll 9 giri in 38'47"746 alla media di 129,985 km/h; 2. Gunther a 0"655; 3. Barnicoat a 1'1"701; 4. Cassidy a 2"299; 5. Russell a 3"580; 6. Newey a 5"492; 7. Beckmann a 7"152; 8. Aron a 8"311; 9. Tveit (Dallara-VW) a 9"103; 10. Lorandi (Dallara-VW) a 9"896; 11. Kari (Dallara-VW) a 11"304; 12. Mazingin a 14"342; 13. Sasahara (Dallara-NBE) a 16"242; 14. Eriksson (Dallara-VW) a 19"308; 15. Camara (Dallara-VW) a 20"197; 16. Iott a 21"241; 17. Yu Zhou (Dallara-VW) a 22"281; 18. Piquet a 25"937 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Stroll in 2'33"102 alla media di 164,690 km/h.

Gara-2: 1. Russell 16 giri in 35'40"974 alla media di 188,433 km/h; 2. Eriksson (Dallara-VW) a 7"398; 3. Jensen a 8"738; 4. Hubert a 10"587; 5. Iott a 13"708; 6. Piquet a 17"398; 7. Gunther a 18"932; 8. Yu Zhou (Dallara-VW) a 20"729; 9. Tveit (Dallara-VW) a 22"186; 10. Kari (Dallara-VW) a 24"485; 11. Barnicoat a 25"365; 12. Newey a 29"113; 13. Aron a 42"480; 14. Lorandi (Dallara-VW) a 46"906 **; 15. Tan (Dallara-VW) a 54"402; 16. Beckmann a 1'28"322; 17. Cassidy a 1'52"545; 18. Sasahara (Dallara-NBE) a 1 giro; 19. Stroll a 2 giri (gli altri su Dallara-Mercedes).

** Penalizzato di 5"
Giro più veloce: Russell in 2'12"610 alla media di 190,139 km/h.

Gara-3: 1. Eriksson (Dallara-VW) 16 giri in 35'32"758 alla media di 189,159 km/h; 2. Hubert a 1'613; 3. Russell a 3"563; 4. Stroll a 4'315; 5. Cassidy a 5"976; 6. Gunther a 9"543; 7. Kari (Dallara-VW) a 11"124; 8. Mazingin a 12"643; 9. Jensen a 15"696; 10. Beckmann a 16"101; 11. Yu Zhou (Dallara-VW) a 20"699; 12. Newey a 22"765; 13. Aron a 23"744; 14. Piquet a 26"081; 15. Camara (Dallara-VW) a 30"578; 16. Tveit (Dallara-VW) a 36"174; 17. Lorandi (Dallara-VW) a 39"329; 18. Tan (Dallara-VW) a 45"772; 19. Sasahara (Dallara-NBE) a 47"150; 20. Barnicoat a 1'27"867 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Russell in 2'12"102 alla media di 190,870 km/h.

Il campionato: 1. Stroll 296 punti; 2. Gunther 235; 3. Cas-

sidy, Russell 194; 5. Iott 183; 6. Eriksson 136; 7. Hubert 121; 8. Barnicoat 117; 9. Jensen 100; 10. Aron 98.

BLANCPAIN ENDURANCE

24 Ore di Spa

Resoconto della gara a pag. 66
Spa (Bel), 30-31 luglio 2016

Absoluta: 1. Sims-Eng-Martin (Bmw M6 Gt3) 531 giri in 24h02'18"980, alla media di 154,6 km/h; 2. Vautier-Rosenqvist-Vander Zande (Mercedes-Amg Gt3) a 1'55"408; 3. L. Vanthoor-Rast-Müller (Audi R8 Lms) a 2'00"586; 4. Soulet-Soucek-Raip (Bentley Continental Gt3) a 1 giro; 5. Jäger-Paffett-Götz (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 6. Baumann-Jaafar-Buhk (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 7. Guivert-Parisy-Haase (Audi R8 Lms) a 4 giri; 8. De Leener-Baguette-Kaffer (Audi R8 Lms) a 4 giri; 9. Salaquarta-Mortara-Stoekinger (Audi R8 Lms) a 4 giri; 10. Pilet-Jousse-Narac-Comac (Porsche 911 Gt3 R) a 4 giri (1. Pro-Am); 11. Bortolotti-Bleekemolen-Imeichen (Lamborghini Huracán Gt3) a 4 giri; 12. Albuquerque-Baptista-Jimenez (Audi R8 Lms) a 5 giri; 13. Perera-Lapierre-Hassid-Gabine (Audi R8 Lms) a 5 giri; 14. Babini-Niederhauser-Zampieri (Lamborghini Huracán Gt3) a 5 giri; 15. Piccini-Stolz-Michele Beretta (Lamborghini Huracán Gt3) a 6 giri; 16. Lathouras-Rugolier Guidi (Ferrari 488 Gt3) a 7 giri; 17. Minshaw-Keen-Gavin-Osborne (Lamborghini Huracán Gt3) a 7 giri; 18. Smith-Abri-Kane (Bentley Continental Gt3) a 7 giri; 19. Perfetti-Cazenave-Lyons-Moullin Traffort (Mercedes-Amg Gt3) a 8 giri; 20. Engel-Buurman-Schneider (Mercedes-Amg Gt3) a 8 giri; 21. Dontje-Schmid-Bacheta (Mercedes-Amg Gt3) a 9 giri; 22. Broniszewski-Bonacini-Rizzoli-G. Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 10 giri; 23. Pissarik-Kral-Malucelli-Fumanelli (Ferrari 488 Gt3) a 12 giri; 24. Al Harty-Modell-Adam-Turner (Aston Martin Vantage Gt3) a 13 giri; 25. Attard-Machitski-Mapelli-Kimber Smith (Lamborghini Huracán Gt3) a 14 giri; 26. Morley-Toril-Al Faisal-Juncadella (Mercedes-Amg Gt3) a 15 giri; 27. Perez Compagn-Giammaria-Balzan (Ferrari 458 Italia Gt3) a 16 giri; 28. Cerruti-Spinelli-Sbirrazzuoli-Vannelet (Lamborghini Huracán Gt3) a 17 giri; 29. Vervisch-D. Vanthoor-Stevens (Audi R8 Lms) a 17 giri; 30. Zöchling-Gounon-Rattenbacher-Breukers (Lamborghini Huracán Gt3) a 18 giri; 31. Van Gisbergen-Ledogor-Bell (McLaren 650S Gt3) a 18 giri; 32. Zanuttini-Gitlin-Talbot-Cadei (Ferrari 458 Italia Gt3) a 18 giri; 33. Haupt-Simonsen-Christodoulou (Mercedes-Amg Gt3) a 19 giri; 34. Mann-Guedes-Mastro-nardi-Cressoni (Ferrari 488 Gt3) a 19 giri; 35. Lago-Owen-Russell-Webb (Lamborghini Gallardo R-E) a 22 giri; 36. Ehret-Salikhov-Mattschull-Seefried (Ferrari 488 Gt3) a 25 giri; 37. Sanchez-Sarazin-Walkinshaw-Simmons 12"643; 9. Jensen a 15"696; 10. Beckmann a 16"101; 11. Yu Zhou (Dallara-VW) a 20"699; 12. Newey a 22"765; 13. Aron a 23"744; 14. Piquet a 26"081; 15. Camara (Dallara-VW) a 30"578; 16. Tveit (Dallara-VW) a 36"174; 17. Lorandi (Dallara-VW) a 39"329; 18. Tan (Dallara-VW) a 45"772; 19. Sasahara (Dallara-NBE) a 47"150; 20. Barnicoat a 1'27"867 (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Russell in 2'12"102 alla media di 190,870 km/h.

Il campionato: 1. Stroll 296 punti; 2. Gunther 235; 3. Cas-

ni-Gattuso (Lamborghini Huracán Gt3) a 51 giri.

Giro più veloce: il 295° di L. Vanthoor in 2'18"793, alla media di 181,6 km/h.

FERRARI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 75
Sochi (Rus), 30-31 luglio 2016

Trofeo Pirelli

Gara-1: 1. Grossmann 14 giri in 31'27"711 alla media di 156,3 km/h; 2. Leimer a 6"729; 3. Basov a 21"291; 4. Baron a 22"350; 5. Atoev a 23"963; 6. Puglisi a 24"539; 7. Vezziotti a 35"506; 8. Smeeth a 37"709; 9. Farano a 48"116; 10. Rocca a 48"485; 11. Weiland a 56"102.

Giro più veloce: il 10° di Bjorn Grossmann in 2'14"100 alla media di 157,1 km/h.

Gara-2: 1. Grossmann 14 giri in 31'23"369 alla media di 156,6 km/h; 2. Leimer a 3"985; 3. Baron a 10"651; 4. Puglisi a 25"210; 5. Basov a 30"606; 6. Vezziotti a 38"303; 7. Atoev a 39"807; 8. Rocca a 40"226; 9. Weiland a 50"786; 10. Farano a 58"353; 11. Smeeth a 59"212.

Giro più veloce: il 2° di Bjorn Grossmann in 2'13"849 alla media di 157,4 km/h.

PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 75
Hockenheim (Ger),
30-31 luglio 2016

Gara: 1. Cairoli (Fach Auto Tech) 14 giri in 26'12"577; 2. Müller (Lechner Msg) a 0'613; 3. Schmidt (Lechner Racing Middle East) a 1"783; 4. Lukas (Förch Racing by Lukas) a 2"134; 5. Engelhart (Mrs Gt-Racing) a 3"548; 6. Ammermiller (Lechner Msg Racing Team) a 5"536; 7. Palette (Martinet by Almeras) a 9"474; 8. Jaminet (Martinet by Almeras) a 11"534; 9. Frommenwiler (Fach Auto Tech) a 12"023; 10. Fruchi (Dinamic) a 12"309; 11. van Lagen (Momo-Megatron Team Partrax) a 12"551; 12. Pereira (Momo-Megatron Team Partrax) a 14"717; 13. Tang (Porsche China Junior Team) a 16"530; 14. Cullen (Lechner Racing Middle East) a 17"620; 15. Ashkanani (Lechner Racing Middle East) a 18"690; 16. Rees (Momo-Megatron Team Partrax) a 20"025; 17. Lindland (Mrs Gt-Racing) a 23"631; 18. Da Sheng (Porsche China Junior) a 24"477; 19. Di Amato (Dinamic) a 25"889; 20. Elisemann (Förch Racing by Lukas) a 26"691; 21. Creel (Förch Racing) a 28"312; 22. Solieri (Martinet by Almeras) a 44"830; 23. Kobayashi (Mrs Cup-Racing) a 1'01"177 (tutti su Porsche 911 Gt3 Cup).

Giro più veloce: Lukas in 1'43"980 alla media di 158,361 km/h.

SUPERTROFEO LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 76
Spa (Bel), 30-31 luglio 2016

Gara-1: 1. Amstutz-Kujala (Bonaldi) 19 giri in 52'14"856, alla media di 152,7 km/h (1. Pro-Am); 2. Schlegelmilch (Artline) a 8"655 (1. Pro); 3. Zöchling-Spengler (Konrad) a 11"324; 4. Postiglione (Imperiale) a 12"743; 5. Ineichen (Bonaldi) a 16"456; 6. Kodric (Bonaldi) a 16"795; 7. Lind (Ratton) a 17"627; 8. Breukers (Gdl) a 29"622; 9. Pellegrinelli (Imperiale) a 45"903; 10. Armino-Hassid (Konrad) a 52"865; 11. Fontana-Veglia (Antonelli) a 55"334; 12. Valente-Pavlovic (Sportec) a 55"607; 13. Giannoni (Automobile) a 1'08"044; 14. Shahin (Leiper) a 1'10"399 (1. Am); 15. MacLeod-Loggie (Antonelli) a 1'15"942; 16. Schlegel



GIOVINAZZI MALE MA NON MOLLA

Solo un ottavo posto in gara-1 per Giovinazzi a Hockenheim ma il pugliese è a soli 13 punti dal leader Sirotkin

(Sportec) a 1'17"728; 17. Biela-Hoffmeister (Dörr) a 1'20"787; 18. Abkhazava (Artline) a 1'21"255; 19. Kröpfel-Ceccato (Orange 1 Lazarus) a 1'25"516; 20. Michimi-Liang (Sospiri) a 1'29"626; 21. Negra (Antonelli) a 1'32"006; 22. Myszkowski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 1'35"693; 23. Briché-Navarro (Mn Development) a 1'36"288; 24. Barth-Eskelinen (Leipert) a 1'55"359; 25. Bartels (Dörr) 1'55"359; 26. Bovy-Gersekowski (Leipert) a 1'55"506; 27. Vleugels-van Uystel (Forest) a 2'00"265; 28. De Marco-Del Monte (Orange 1 Team Lazarus) a 2'03"540; 29. Tandy (Imperiale) a 2'09"588; 30. Pampanini (Sportec) a 2'11"133; 31. Moczulski-Mikrut (Gt3 Poland) a 2'17"078; 32. Mardini (Gdl Racing) a 2'26"304; 33. Krebs (Attempo Racing) a 1 giro; 34. Van der Horst (Van der Horst) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 35. Van Deyzen (Van der Horst) a 1 giro; 36. Songyang Fu (Pff) a 1 giro; 37. Sarrea-Metzger (Driving Evolution by Autovitessse) a 1 giro; 38. Richards (Toro Loco) a 1 giro; 39. Spiridonov-Romani (Antonelli) a 1 giro; 40. Müller (Attempo) a 1 giro; 41. Aronson (Toro Loco) a 2 giri; 42. Dirg Parhofer-Dimitri Parhofer (Attempo) a 2 giri; 43. Lima (Imperiale) a 4 giri (tutti su Lamborghini Lp 620-2 Super Trofeo).

Giro più veloce: il 5° di Kujala in 2'20"847, alla media di 179,0 km/h.

Gara-2: 1. Amstutz-Kujala (Bonaldi) 15 giri in 50'50"903, alla media di 127,1 km/h (1. Pro-Am); 2. Lind (Raton) a 3"414 (1. Pro); 3. Schlegelmilch (Artline Team Georgia) a 4"616; 4. Postiglione (Imperiale) a 8"835; 5. Kodric (Bonaldi) a 10"414; 6. Fontana-Veglia (Antonelli) a 11"072; 7. Armindo-Hassid (Konrad) a 11"210; 8. Breukers (Gdl) a 23"393; 9. Pellegrinelli (Imperiale) a 29"710; 10. Valente-Pavlovic (Sportec) a 34"153; 11. Barth-Eskelinen (Leipert) a 36"025; 12. Briché-Navarro (Mn Development) a 44"177; 13. Bovy-Gersekowski (Leipert) a 46"975; 14. De Marco-Del Monte (Orange 1 Team Lazarus) a 49"311; 15. Abkhazava (Artline Team Georgia) a 51"171 (1. Am); 16. MacLeod-Loggie (Antonelli) a 51"443; 17. Kröpfel-Ceccato (Orange 1 Team Lazarus) a 54"615; 18. Michimi-Liang (Sospiri) a 55"126; 19. Giannoni (Automobile Tricolore) a 55"976; 20. Biela-Hoffmeister (Dörr) a 58"471; 21. Shahin

(Leipert) a 59"083; 22. Zöchling-Spengler (Konrad) a 1'00"061; 23. Müller (Attempo) a 1'19"379; 24. Bartels (Dörr) a 1'21"568; 25. Myszkowski-Lewandowski (Gt3 Poland) a 1'28"163; 26. Krebs (Attempo) a 1'29"390; 27. Krenzia (Vincenzo Sospiri) a 1'40"914; 28. Vleugels-van Uystel (Forest) a 1'41"741; 29. Moczulski-Mikrut (Gt3 Poland) a 1'47"228; 30. Pampanini (Sportec) a 1'59"384; 31. Lenz-Stürzing (Sportec) a 2'20"184; 32. E. Montez-S. Montez (Veloso) a 2'23"905; 33. Mardini (Gdl) a 2'24"076; 34. Van Deyzen (Van der Horst) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 35. Songyang Fu (Pff Racing) a 1 giro; 36. Aronson (Toro Loco) a 1 giro; 37. Lima (Imperiale) a 1 giro; 38. Dirg Parhofer-Dimitri Parhofer (Attempo) a 2 giri (tutti su Lamborghini Huracán Lp 620-2 Super Trofeo).

Giro più veloce: il 9° di Kujala in 2'20"818, alla media di 179,0 km/h.

Il campionato dopo 8 gare - Pro: 1. Lind 88 punti; 2. Postiglione 79; 3. Kodric e Schlegelmilch 69; 5. De Marco-Del Monte 46; 6. Zöchling 36; 7. Spinelli-Fulgenzi 36; 8. Larini e Spengler 26; 10. Ineichen 21. **Pro-Am:** 1. Amstutz-Kujala 100 punti; 2. Breukers 89; 3. Armindo-Hassid 64; 4. Fontana-Veglia 63; 5. Pellegrinelli 59; 6. Eskelinen-Barth 37; 7. Ceccato-Kröpfel 35; 8. Giannoni 34; 9. Deverikos-Campana 26; 10. Vera-Barbosa 24. **Am:** 1. Tandy 50 punti; 2. Shahin 48; 3. Myszkowski-Lewandowski 43; 4. Abkhazava 41; 5. Schlegel 37; 6. Krenzia 36; 7. Bartels 30; 8. Krebs 25; 9. Spiridonov 25; 10. E. Montez-S. Montez 24. **Lamborghini Cup:** 1. Richards 89 punti; 2. Van der Horst 85; 3. Van Deyzen 83; 4. Matzger-Sarrea 61; 5. Songyang Fu 47; 6. Lima 46; 7. Aronson 15.

Team: 1. Raton Racing e Bonaldi Motorsport 80 punti; 3. Imperiale Racing 70; 4. Artline Team Georgia 58; 5. Konrad Motorsport 52; 6. Antonelli Motorsport 41; 7. Orange 1 Team Lazarus 26; 8. Petri Corse 17; 9. Gdl Racing 13; 10. Vincenzo Sospiri Racing 8; 11. Leipert Motorsport 2.

RALLY

WRC

Rally Finlandia

Resoconto della gara a pag. 52
Jyväskylä (Fin), 28-31 luglio 2016

Absoluta: 1. Meeke-Nagle (Citroën DS3 WRC) in 2.38"05"8; 2.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



GRANDI PROGRESSI DA PARTE DI TUTTI - Un po' tutto il parco piloti della Snp, sta mostrando in pista, notevoli progressi, e lo fa a suon di risultati. Come nel caso del piccolo Simone Ragusa, campicino impegnato nel programma Sn3 che, con i suoi soli 5 anni, in occasione dell'ultimo appuntamento, ha strabillato tutti, completando la prova di giornata, a punteggio pieno. Ottima anche la prestazione fornita da Carlo Lipari, Christian Iarrera e Luca Zimbone, che confermano quanto di buono fatto vedere in occasione del primo appuntamento. Infine, continua a progredire, l'altro baby pilota Snp, Vincenzo Orifici, 5 anni anche per lui, che mostra sempre più attitudini e propensione, alla guida dei kart. Una nota di merito, va poi fatta ad Angelo Furnari, debuttante in Sn2, e subito mossosi ben in luce. Per info: selezione nazionale@alice.it.

OFFICINA

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione



Silemotori
La potenza dell'acqua al vostro servizio
SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

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

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

RIVISTE

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

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana 1919-1969, Motor Italia 1926-1970, annuari Ferrari, modelli auto, oggettistica, libri e

riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Tel. 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, nell'art. 2, comma 2,

del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica

ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7, s.s.

del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro

n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Accertamenti Diffusione Stampa

Leclassifiche

Latvala-Anttila (Volkswagen Polo R WRC) a 29'1"; 3. Breen-Martin (Citroën DS3 WRC) a 1'41"3; 4. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 1'45"9; 5. Paddon-Kenard (Hyundai i20 WRC) a 1'48"2; 6. Østberg-Floene (Ford Fiesta RS WRC) a 2'04"6; 7. Mikkelsen-Jøger (Volkswagen Polo R WRC) a 2'22"4; 8. Lappi-Ferm (Škoda Fabia R5) a 4'53"8; 9. Abbring-Marshall (Hyundai i20 WRC) a 5'22"4; 10. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 5'35"5; 11. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 6'55"6; 12. Solberg-Minor-Petrasko (Ford Fiesta R5) a 10'51"9; 13. Gilbert-Jamouli (Citroën DS3 R5) a 10'54"4; 14. Aasen-Gulbæk (Ford Fiesta R5) a 11'58"1; 15. Ptaszek-Szczepaniak (Škoda Fabia R5) a 12'17"3; 16. Al-Oassimi-Patterson (Citroën DS3 WRC) a 12'25"1; 17. Pedder-Moscatt (Škoda Fabia R5) a 12'27"3; 18. Bonato-Giraudet (Citroën DS3 R5) a 12'42"2; 19. Veiby-Skjærmoen (Citroën DS3 R3T Max) a 17'34"2; 20. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R3T Max) a 17'39"9; 21. Gorban-Korsia (Mini Cooper WRC) a 17'48"9; 22. Nordgren-Korhonen (Citroën DS3 R3T Max) a 19'13"1; 23. Shaymiev-Tsvetkov (Ford Fiesta R5) a 19'36"1; 24. Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo R WRC) a 19'50"6; 25. Tuohino-Tuohino (Ford Fiesta R5) a 20'20"7; 26. Kasi-Ania (Ford Fiesta S2000) a 20'48"7; 27. Katsuta-Barritt (Ford Fiesta R5) a 21'29"2; 28. Dubert-Coria (Citroën DS3 R3T Max) a 24'11"8; 29. Virtanen-Saarinen (Ford Fiesta S2000) a 24'53"9; 30. Martel-Lemoine (Citroën DS3 R3T Max) a 25'38"2; 31. Hytönen-Herranen (Škoda Fabia R5) a 25'40"3; 32. Vatanen-Vilmot (Ford Fiesta R2T) a 25'50"2; 33. Selivaara-Linnaketo (Subaru Impreza WRX STi) a 26'35"0; 34. Lario-Ryynänen (Peugeot 208 VTI R2) a 27'35"9; 35. Sousa-Magalhães (Ford Fiesta R2T) a 28'15"2; 36. Hokkanen-Horkama (Ford Fiesta R2) a 29'03"2; 37. Al-Oassimi-Lancaster (Ford Fiesta RS WRC) a 29'58"4; 38. Brzezicki-Gerber (Ford Fiesta R2T) a 30'24"2; 39. De Tommaso-Rocca (Peugeot 208 VTI R2) a 31'50"7; 40. Al-Mutawaa-McAuley (Citroën DS3 R3T Max) a 33'42"8; 41. Solberg-Barth (Ford Fiesta R2T) a 34'04"1; 42. Patel-Hall (Ford Fiesta R2T) a 38'11"8; 43. Kuikka-Haltunen (Subaru Impreza STi) a 39'44"5; 44. Ligato-Garcia (Citroën DS3 WRC) a 42'35"6; 45. Koci-Kostka (Citroën DS3 R3T Max) a 48'23"0; 46. Seppälä-Lah-tinen (Ford Fiesta R1) a 50'41"1; 47. Juusonen-Talso (Suzuki Swift Sport) a 51'19"3; 48. Al-Oassimi-

Matar (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 52'47"3; 49. Izuno-Yoda (Toyota Vitz R1B) a 1'00'35"9; 50. Andolfi-Fenoli (Peugeot 208 VTI R2) a 1'06'41"2; 51. Bergkvist-Sjöberg (Citroën DS3 R5) a 1'10'36"7; 52. Soilu-Hannonen (Škoda Fabia S2000) a 1'11'21"5; 53. Cook-Davis (Ford Fiesta R2) a 1'12'04"6; 54. Pryce-Furniss (Ford Fiesta R2T) a 1'14'19"5.

TAPPE

1. giornata: 1. Meeke in 1.13'22"2; 2. Latvala a 18"1; 3. Neuville a 44"3; 4. Mikkelsen a 45"4; 5. Breen a 53"8; 6. Paddon a 58"2; 7. Ostberg a 1'02"9; 8. Tanak a 1'14"4; 9. Camilli a 1'22"6; 10. Lappi a 2'01"8.

2. giornata: 1. Meeke in 2.22'00"8; 2. Latvala a 41"; 3. Breen a 1'43"0; 4. Tanak a 1'54"5; 5. Neuville a 2'00"9; 6. Paddon a 2'03"6; 7. Ostberg a 2'06"0; 8. Mikkelsen a 2'24"0; 9. Lappi a 4'23"6; 10. Suninen a 5'10"5.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Harju (2,31 km): 1. Mikkelsen, Tanak in 1'45"9; 3. Ogier a 0"1; 4. Neuville a 1"2; 5. Meeke a 1"9; 6. Latvala a 2"1; 7. Breen a 2"8; 8. Abbring a 2"9; 9. Paddon a 3"2; 10. Ostberg a 3"2.

PS2 Mokkipera (13,84): 1. Meeke in 6'43"4; 2. Latvala a 2"; 3. Tanak a 2"9; 4. Mikkelsen a 3"2; 5. Ogier a 5"3; 6. Neuville a 5"9; 7. Breen a 7"7; 8. Ostberg a 8"1; 9. Paddon a 8"5; 10. Camilli a 8"8.

PS3 Halinen (7,07): 1. Latvala in 3'25"8; 2. Meeke a 0"2; 3. Tanak a 0"6; 4. Ogier a 1"2; 5. Breen a 1"4; 6. Ostberg a 3"4; 7. Neuville a 3"7; 8. Abbring a 3"8; 9. Paddon a 4"; 10. Camilli a 4"2.

PS4 Jukojarvi (21,24): 1. Tanak in 9'59"2; 2. Meeke a 0"7; 3. Mikkelsen a 8"; 4. Breen a 8"6; 5. Paddon a 10"1; 6. Neuville a 10"4; 7. Camilli a 10"8; 8. Ostberg a 11"5; 9. Ogier a 12"; 10. Latvala a 16".

PS5 Surkeel (14,95): 1. Meeke in 7'54"8; 2. Latvala a 2"3; 3. Breen a 4"9; 4. Ogier a 6"2; 5. Neuville a 6"3; 6. Ostberg a 6"8; 7. Camilli a 7"9; 8. Paddon a 8"1; 9. Lappi a 8"7; 10. Mikkelsen a 8"8.

PS6 Horkkal (15,01): 1. Latvala in 7'01"0; 2. Meeke a 0"8; 3. Ogier a 2"1; 4. Neuville a 5"5; 5. Mikkelsen a 7"; 6. Ostberg a 7"1; 7. Paddon a 9"1; 8. Breen, Lappi a 11"4; 10. Abbring a 14"6.

PS7 Aaneoski-Vaitra (7,39): 1. Tanak in 3'24"5; 2. Breen a 1"3; 3. Latvala a 2"2; 4. Ogier a 2"3; 5. Meeke a 3"; 6. Camilli a 3"1; 7. Abbring a 4"; 8. Neuville a 5"7; 9. Paddon a 6"4; 10. Ostberg a 6"5.

PS8 Mokkipera 2: 1. Meeke in 6'38"2; 2. Tanak a 0"8; 3. Latvala a 3"; 4. Mikkelsen a 3"9; 5.

Paddon a 4"; 6. Neuville a 4"3; 7. Ogier a 6"3; 8. Breen a 6"4; 9. Ostberg a 7"5; 10. Camilli a 10"6.

PS9 Jukojarvi 2: 1. Tanak in 9'47"2; 2. Latvala a 3"7; 3. Meeke a 4"5; 4. Mikkelsen a 5"9; 5. Neuville a 7"; 6. Ogier a 8"; 7. Paddon a 8"8; 8. Breen a 9"4; 9. Ostberg a 10"8; 10. Camilli a 12"3.

PS10 Surkeel 2: 1. Latvala in 7'47"3; 2. Meeke a 1"6; 3. Neuville a 4"1; 4. Mikkelsen a 4"3; 5. Paddon a 5"5; 6. Ostberg a 6"4; 7. Camilli a 7"1; 8. Breen a 8"9; 9. Abbring a 15"4; 10. Lappi a 18"8.

PS11 Horkkal 2: 1. Meeke in 6'54"3; 2. Latvala a 0"9; 3. Ogier a 1"1; 4. Breen a 3"4; 5. Paddon a 3"5; 6. Tanak a 4"2; 7. Ostberg a 4"5; 8. Neuville a 4"6; 9. Mikkelsen a 7"2; 10. Camilli a 9"6.

PS12 Harju 2: 1. Mikkelsen in 1'44"6; 2. Neuville a 0"9; 3. Latvala a 1"2; 4. Tanak a 1"3; 5. Ogier a 1"4; 6. Ostberg a 2"4; 7. Paddon a 2"5; 8. Meeke a 2"6; 9. Abbring a 2"8; 10. Breen a 2"9.

PS13 Ouninpohjal (33,00): 1. Meeke in 15'06"3; 2. Latvala a 13"4; 3. Tanak a 15"5; 4. Breen a 20"; 5. Ostberg a 21"2; 6. Paddon a 21"5; 7. Mikkelsen a 27"; 8. Abbring a 27"6; 9. Camilli a 28"5; 10. Ogier a 29"9.

PS14 Pajjalat (23,50): 1. Tanak in 10'48"; 2. Meeke a 0"4; 3. Latvala a 3"6; 4. Breen a 5"4; 5. Paddon a 9"7; 6. Ostberg a 11"8; 7. Neuville a 13"4; 8. Evans a 14"; 9. Ogier a 14"4; 10. Suninen a 19"6.

PS15 Pihlajakoski (14,51): 1. Meeke in 6'35"6; 2. Ogier a 0"5; 3. Latvala a 2"4; 4. Breen a 3"9; 5. Neuville a 5"8; 6. Paddon a 6"9; 7. Ostberg a 8"7; 8. Mikkelsen a 9"8; 9. Evans a 10"6; 10. Lappi a 12"6.

PS16 Saalahlil (4,23): 1. Ogier, Ostberg in 2'02"8; 3. Neuville a 0"2; 4. Latvala a 0"3; 5. Tanak a 0"6; 6. Meeke, Breen a 1"; 8. Paddon, Tidemand a 1"4; 10. Mikkelsen a 2"4.

PS17 Ouninpohjal 2: 1. Meeke in 14'56"5; 2. Latvala a 5"8; 3. Ogier a 6"4; 4. Tanak a 7"6; 5. Breen a 8"8; 6. Ostberg a 11"5; 7. Mikkelsen a 14"8; 8. Paddon a 15"5; 9. Neuville a 15"7; 10. Lappi a 33"5.

PS18 Pajjalat 2: 1. Meeke in 10'36"5; 2. Latvala a 0"1; 3. Tanak a 1"1; 4. Ogier a 2"7; 5. Neuville a 7"9; 6. Paddon a 8"; 7. Ostberg a 8"3; 8. Breen a 11"; 9. Mikkelsen a 14"; 10. Suninen a 17"1.

PS19 Pihlajakoski 2: 1. Ogier in 6'28"0; 2. Tanak a 0"2; 3. Latvala a 1"4; 4. Meeke a 2"; 5. Breen a 3"; 6. Paddon a 4"3; 7. Ostberg a 4"6; 8. Neuville a 5"; 9. Mikkelsen a 9"7; 10. Suninen a 13"8.

PS20 Saalahlil 2: 1. Ogier in 1'59"3; 2. Neuville a 1"1; 3. Breen a 1"7; 4. Tanak a 1"9; 5. Latvala a 2"; 6. Meeke a 2"2; 7. Ostberg a 2"6; 8. Paddon, Mikkelse, Tidemand a 3"7.

Dovesicorre

VELOCITÀ

6-7 agosto
SUPER GT
5° round at Fuji
www.supergt.net

WTCC

8° round a Termas de Rio Hondo
www.fiatwttc.com

ADAC GT MASTERS

5° round at Nurburgring
www.adac-gt-masters.de

NASCAR

Sprint Cup a Watkins Glen
www.nascar.com

IMSA

8° round a Elkhart Lake
www.imsa.com

LAMBORGHINI USA

3° round a Elkhart Lake
www.squadracorse.lamborghini.com

F4 TEDESCA

6° round at Nurburgring
www.adac-motorsport.de

SALITE

6-7 agosto
CRONOSCALATA DEL REVENTINO
Civm - Reventino
www.acisportitalia.it

RALLY

5-7 agosto
RALLY RZESZOWSKI
Europeo Rally - Rzeszowski
www.rajid.rzeszow.pl

RALLY PIANCAVALLO

Campionato regionale
Piancavallo

RONDE D'ESTATE

Rallyronde - Cuorgnè
www.autosportpromotion.it

RALLY DEL TIRRENO

Coppa Italia - Villafranca Tirrena
www.rallydeltirreno.com

RONDE AC BRESCIA

Rallyronde - Breno
www.rondeacibrescia.it

RONDE MONTE SAN GIOVANNI CAMPANO

Rallyronde
Monte San Giovanni Campano
www.informarally.it

ROSEN BOWL

Rally Nazionale - San Marino
www.scuderiasanmarino.com

SALITA CEM

Resoconto della gara a pag. 74
Glasbachrennen (Ger),
31 luglio 2016

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 4'03"258; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 0"852; 3. Macario (Osella Fa30 Zytek) a 7"584; 4. Zajelsnik (Norma M20 F) a 14"698; 5. Steiner (Lobart-Mugen) a 24"266; 6. Lang (Osella Pa20S Evo) a 25"336; 7. Bormolini A. (Osella Pa21 Evo Honda) a 32"374; 8. Villa (Brc B49) a 40"307; 9. Vondrak P. (Osella Pa21S Evo) a 41"143; 10. Conrad (Crs Mtk 55/7) a 44"351.

Classifica dei gruppi.

Gr. N: 1. Miljkovic in 5'16"436; 2. "O Play" a 1"769. 3. Vavrinec a 11"306. (tutti su Mitsubishi Lancer Evo).

Gr. A: 1. Maly in 5'09"599; 2. Vojacek a 2"063; 3. Schweiger a 5"221. (tutti su Mitsubishi Lancer Evo).

GT: 1. Werver (Porsche 997 Cup S) in 4'54"284; 2. Tessitore (Porsche 997 Gt3 Cup) a 28"668; 3. Jerman (Lamborghini Gallardo) a 36"977.

E2Sh: 1. Vitver (Audi Tt-R Dtm) in 4'52"197; 2. Michl (Lotus Evora) a 2"379; 3. Rybnicek (Ford Fiesta Wrc Evo) a 7"800.

CN: 1. Bormolini in 4'35"632; 2. Capucci (Osella Pa21) a 17"141; 3. Miethke (Norma M20) a 59"813.

E2Sc: 1. Faggioli in 4'03"258; 2. Zajelsnik a 14"698; 3. Steiner a 24"266.

E2Ss: 1. Merli in 4'04"110. 2. Macario a 6"732; 3. Debruyne (Dallara F303) a 49"275.



RENAULT A VESIME

Matteo Giordano e Manuela Siragusa si sono aggiudicati il Rally Valli Vesimesi che tornava dopo lunga assenza battendo per 3"3 "Zippo" e Ceschino con una Clio Williams



La chimica diventa green

È un nuovo modo di vedere una scienza antica
L'analisi della Cusano sulle sue sperimentazioni

In un'epoca nella quale è promossa una cultura della sostenibilità, intesa come rispetto e tutela dell'ambiente e delle risorse ambientali, le case automobilistiche non potevano rimanere indifferenti a tali tematiche, nei confronti delle quali l'opinione pubblica è stata notevolmente sensibilizzata. Notevoli sforzi sono, infatti, dedicati alla messa a punto di processi e prodotti a basso impatto ambientale e maggiormente sostenibili, che riducano al minimo l'utilizzo di sostanze pericolose per l'ambiente e per la salute umana. In questo contesto si inserisce la Green Chemistry (Chimica Verde, detta anche Chimica Pulita), che non è da considerarsi limitativamente una branca della chimica, ma come una vera e propria filosofia, un nuovo modo di pensare e

vedere la chimica, finalizzato a guidarne le applicazioni verso modalità sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico. In ambito automotive si stanno sperimentando processi innovativi e alternativi, volti a evitare l'impiego di sostanze nocive e a minimizzare i prodotti di scarto (o favorire la formazione di sottoprodotti eco-compatibili). In particolare, diversi studi sono dedicati a ridurre l'uso del petrolio, incrementare l'impiego delle biomasse, investire su utilizzo e trasformazione di risorse biologiche biodegradabili, sfruttare processi di fotocatalisi. Ad esempio, è possibile ottenere H₂, da usare come carburante per celle elettrochimiche, mediante la fotocatalisi che consente di scindere l'acqua in idrogeno e ossigeno, sfruttando l'assorbimento della luce visibile,

con conseguenti benefici in termini di contenimento dell'inquinamento atmosferico. Altre applicazioni green sono relative alla produzione e impiego di biocarburanti (come bioetanolo e biodiesel), ottenuti a partire da scarti della lavorazione di piante o semi e scarti agricoli, e all'utilizzo di prodotti biodegradabili non tossici a secco, basati su oli essenziali ed estratti vegetali, per il lavaggio delle automobili. Pur essendo nata la Green Chemistry da più di vent'anni (il primo programma di ricerca dedicato è stato sviluppato nel 1991 dall'Office Prevention Agency, in collaborazione con la Toxics Environmental Protection Agency), la strada da percorrere è ancora lunga e sono numerose le difficoltà tecnico-scientifiche da affrontare e superare, insieme all'aspetto economico, sicuramente non trascurabile e che costituisce barriera, al momento ancora insormontabile per alcune applicazioni, al definitivo affermarsi di una cultura ecosostenibile, basata su una prospettiva di sviluppo durevole, integrato con le esigenze di conservazione delle risorse naturali e degli ecosistemi e di efficienza energetica.

RENATO RONCO RACCONTA IL TRAGICO GP DI MONACO 1967

Il dramma di Bandini

Quel 7 maggio del 1967 a Monaco purtroppo c'ero. Seguivo il Gp per conto della rivista "Auto Italiana". Dovevo realizzare un servizio sui contorni del Gp, sulla mondanità, sulle spigolature che quel mondo all'epoca offriva, specialmente in un'ambientazione come quella del Principato. Ero in tribuna stampa quando vidi una colonna di fumo levarsi altissima dalla zona della "chicane" mentre davanti a me sfilava la Brabham di Dennis Hulme, il leader della corsa, ma non la Ferrari n° 18 di Lorenzo Bandini che in 2ª posizione doveva transitare una ventina di secondi dopo.

Il dramma era evidente. E sulla dinamica dell'incidente parlerò dopo. Ma avendo poi visionato un filmato che non ho mai voluto usare nelle mie trasmissioni, posso raccontare quel che è successo dopo l'incidente. A quell'epoca non c'era la "safety car" e a nessuno sarebbe mai balzato in mente di rallentare una gara. Quindi i bravi commissari monegaschi si lanciarono verso l'auto per estrarre il pilota, ma in quel momento si scatenò una fiammata che li fece arretrare. Intanto sopra al luogo dell'impatto si era portato l'elicottero che effettuava il ponte per le riprese - era una delle prime volte che accadeva - e quando i commissari riuscirono ad estrarre il corpo di Bandini dall'abitacolo le pale del rotore dell'elicottero crearono una corrente ascensionale che rinfocolò le fiamme ed i commissari abbandonarono fuggendo il corpo del pilota. La scena si ripeté altre due volte mentre il corpo veniva trascinato e abbandonato - orribile! - ad ogni tentativo. Tutto questo mentre le auto dei concorrenti rimasti in gara (6) continuavano a passare sfiorando i commissari e l'auto in fiamme. Finalmente, quando l'elicottero si allontanò dalla verticale, iniziarono i soccorsi e quindi il trasporto in ospedale di Bandini. Le conseguenze delle ustioni, che avevano martoriato il corpo del pi-



SUTTON-IMAGES.COM

lota, erano gravissime. Le tute in quegli anni non avevano nessun potere ignifugo. Ma in più, e questo in pochi lo sanno, uno dei tubi della ringhiera che fiancheggiava il molo del porto in quel punto - lo stesso dove nel 1955 era finito in mare Alberto Ascari e quindi protetto (si fa per dire) da alcune balle di paglia - era penetrato nel fianco di Bandini con conseguenze gravissime per il fegato e l'addome.

Nei tre giorni successivi riuscii ad arrivare più volte, grazie ad un amico infermiere, nei corridoi dell'ospedale al piano dove il pilota era ricoverato e dove la moglie Margherita seguiva con angoscia gli sviluppi della situazione. Venne anche chiamato per un consulto il professor Teich Alasia del centro grandi ustioni di Torino, ma tutto fu inutile. E Bandini morì il 10 maggio. Anziché di mondanità doveti occuparmi di tragicità.

Quel Gp che era iniziato nel migliore dei modi, con Bandini qualificato in prima fila accanto a Jack Brabham e con un servizio tv di Gino Rancati che aveva seguito il pilota durante la sua vestizione paragonandolo ad un torero che sta per scendere nell'arena, era

finito drammaticamente. Ma perché? Questo cercai di capire nei giorni successivi interrogando i commissari che erano sul posto, quelli che erano al box della Ferrari, ed i dirigenti dell'Ac Monaco.

A quel tempo la gara si svolgeva su 100 giri del circuito. E questo da già l'idea dello stress fisico che può comportare l'impegno del Gp di Monaco con auto ben più faticose da guidare di quelle attuali. Ed ecco la situazione. Bandini scatta 1° al via. Al 2° giro Hulme e Stewart lo superano all'uscita dalla chicane. Al 7° giro Stewart supera Hulme ma al 15° giro deve ritirarsi. Bandini è all'inseguimento di Hulme davanti di una ventina di secondi. È un duello. La Ferrari n° 18 sembra poter recuperare nei confronti del neozelandese sulla Brabham. E dal box viene segnalato a Bandini il recupero. Poi però la tendenza comincia ad invertirsi: per Bandini aumenta il distacco ma dal box gli viene segnalato il contrario anche con incitazioni a braccia levate del ds Franco Lini.

Parecchi giri prima dell'incidente Jack Brabham rompe il motore e deve ritirarsi. La rottura si verifica proprio in prossimità della chicane maledetta. Il tracciato in quel punto, essendo una strada di normale circolazione, ha una griglia in ferro per lo scolo dell'acqua e probabilmente un po' d'olio resta nelle feritoie della griglia. All'80° giro Bandini è visibilmente stanco, pare che il capo ciondoli parecchio, continua a perdere terreno su Hulme e quando passa alla chicane si sposta sulla destra della normale traiettoria, proprio dove è rimasto quell'olio. La Ferrari sbanda leggermente e Lorenzo non riesce a domarla. Lo schianto è inevitabile. Impatta le balle di paglia poi quella ringhiera che prima di perforare l'addome di Bandini perfora il serbatoio della benzina. Si innesca l'incendio. È la fine. Ho ripensato molte volte a quello che avevo scoperto ed ho rivisto qualcosa di simile quasi 40 anni dopo con l'incidente di Senna: un'asta di ferro - per Ayrton un braccetto della sospensione - che scatena l'inferno in un incidente che poteva risolversi quasi banalmente. Chissà? Forse lassù Lorenzo ed Ayrton se lo racconteranno.

Renato Ronco

**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

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

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

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

 CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPRINT** **IN** **MOTO**
AM **QUERIN** **SPORTIVO** **Cotto e mangiato** **SPORT** **STYLE**

OGNI LUNEDÌ IN EDICOLA
TI ASPETTA UN NUOVO ESCLUSIVO PERSONAGGIO.

CON LE LORO ACROBAZIE
HANNO SMENTITO
LE LEGGI DELLA FISICA.



COLLEZIONA LE STATUINE
DELLA GOLDEN EDITION CON I PERSONAGGI
DI HOLLY E BENJI IN AZIONE.

Dopo la famosa rovesciata di Holly e il micidiale tiro della tigre di Mark Lenders, nelle prossime uscite ti stupiremo con altre acrobazie. L'appuntamento con i tuoi campioni è ogni lunedì in edicola, solo con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport*.

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE



TUTTOSPORT

Se non lo trovi in edicola potrai richiederle all'indirizzo mail hollybenji@corsport.it oppure hollybenji@tuttosport.com specificando a quale numero sei interessato, il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) dove effettuare l'invio.

CELEBRA IL 30°
ANNIVERSARIO
DEL CARTONE
CON LE STATUINE
DELLA GOLDEN EDITION.

*A soli € 12,90 + il prezzo del quotidiano.

©1983-2016 YOICHI TAKAHASHI/UEISHA, ENOKI FILMS, TV TOKYO
©2001-2016 YOICHI TAKAHASHI/UEISHA, AVEX, TV TOKYO



CB500F

NEXT GENERATION



CB500X



CBR500R



NEW CB500 PROJECT

La brillante serie CB500, con ABS di serie, si rinnova completamente. Il nuovo design "muscoloso", le luci a LED anteriori e posteriori, la nuova forcella regolabile e i nuovi terminali di scarico, conferiscono ancora più grinta. Con i suoi 48CV (35kW), perfetti per la patente A2, entrare nel mondo del motociclismo dalla porta principale non è mai stato così divertente. **Scoprite nella Concessionaria Honda più vicina a te.**

