

MONDIALE RALLY IN FINLANDIA IMPRESA LEGGENDARIA DI LAPPI E TOYOTA

# AUTO SPRI NT

n. 31

Anno LVI Settimanale 1-7 agosto 2017

3 Euro (Italy only)

AUT 6,50 € BE 6,00 € - 5,50 €  
MC, COTE D'AZUR 6,50 € - 6,00 €  
PE 6,00 € - 5,50 €  
CH 6,70 CHF - 6,00 CHF - 5,50 CHF



GP UNGHERIA

# DOPPIETTA VOLANTE

Il **Mondiale F.1** va in vacanza con uno strepitoso uno-due di **Vettel** e **Raikkonen**. I guai allo sterzo per **Seb**, protetti da uno splendido **Kimi**. Una grande prova di forza delle **Rosse** e di una **squadra unita** come non mai

70031

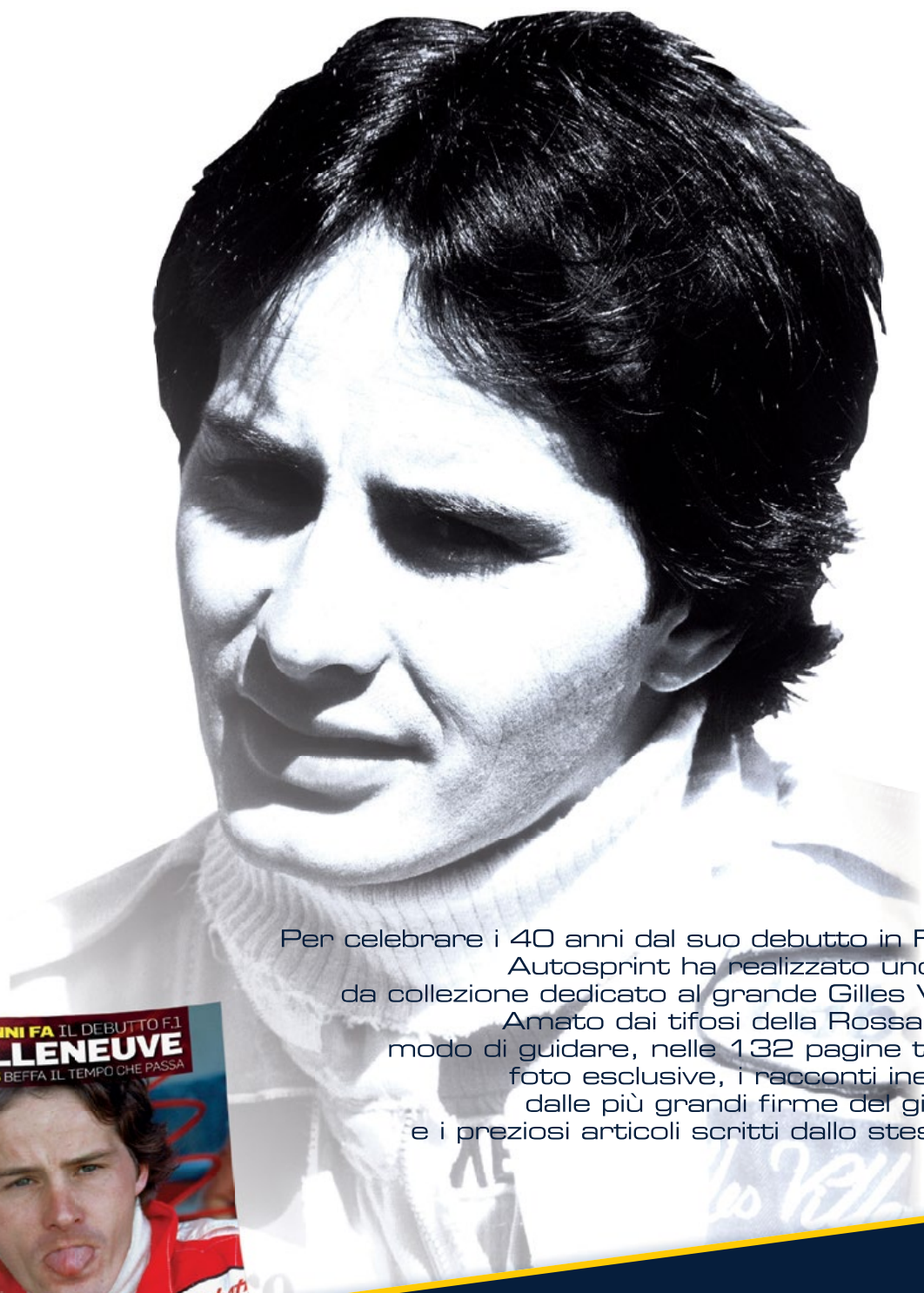


9 770005 174006

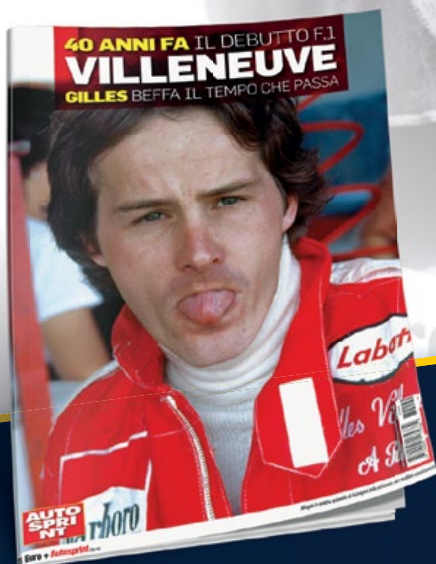
Poste Italiane SpA n. 40 - P.L. 38020 (com. n. 49200) art. 1, c. 103 Bologna

# LA LEGGENDA È SEMPRE VIVA.

RIPERCORRI LA CARRIERA DI GILLES VILLENEUVE  
CON LO SPECIALE DI AUTOSPRINT.



Per celebrare i 40 anni dal suo debutto in Formula 1, Autosprint ha realizzato uno speciale\* da collezione dedicato al grande Gilles Villeneuve. Amato dai tifosi della Rossa per il suo modo di guidare, nelle 132 pagine trovi tante foto esclusive, i racconti inediti scritti dalle più grandi firme del giornalismo e i preziosi articoli scritti dallo stesso pilota.



IN EDICOLA.

\*A € 5 + il costo della rivista.

**AUTO  
SPRI  
NT**



## Il Grande Sogno può continuare

**C**i sono certe vittorie che ti entrano dentro, avvampano le vene, fanno contorcere, costringono ad agitarsi in pista e sul divano. Successi che costano fatica viaggiando sul filo dell'incertezza, dell'ansia e della paura. Trionfi che sono ancora più belli perché sofferti, pieni di ansie capaci di tenerti sul filo fino alla bandiera a scacchi. Il blitz della Ferrari in Ungheria è stato proprio così. Bello perché sofferto. Fondamentale perché fa proseguire il Grande Sogno iniziato in inverno a Maranello e arriva subito dopo il mezzo incubo di Silverstone. Così alla doppietta Mercedes nel Gp d'Inghilterra, la Scuderia ha replicato con una doppietta, la migliore risposta possibile per togliere dubbi e andare in vacanza con prospettive diverse. Quelle vacanze che adesso Toto Wolff non vorrebbe neanche fare perché «Con un risultato come questo di Budapest, vorrei tornare in pista già settimana prossima per mettere tutto in ordine». Già, è proprio questo il punto. Qual è l'ordine di quest'anno? «In Ungheria la Ferrari è stata la macchina più veloce su questo circuito, a Silverstone l'abbiamo avuta noi e speriamo di averla anche quando torneremo a Spa, ma pure a Monza, che è molto importante». Ebbene sì Monza. Al Gp d'Italia - si dice - verranno riconfermati Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen. Un'accoppiata che in giornata di grazia può continuare a regalare imprese come quelle di Budapest. Con la vettura di Vettel in crisi con lo sterzo e Raikkonen alle spalle chiaramente più veloce, la

Scuderia ha cercato solo di difendere il miglior risultato. Fosse passato Kimi (aveva nel piede e nella vettura la possibilità di farlo), Sebastian sempre più in difficoltà con quello sterzo che piegava a sinistra, sarebbe finito in pasta dello squalo Hamilton, le cui fauci di allungavano paurosamente alle spalle delle due Ferrari. E invece lo squalo è rimasto intrappolato nella rete e ora ha un distacco di 14 punti da Vettel. Era dal 2010 che la Ferrari non vinceva 4 Gp in una stagione, anche questo vorrà pur dire qualcosa...

Mentre il Mondiale di Formula Uno va in vacanza (si tornerà a correre nell'ultimo week-end di agosto a Spa) un vero e proprio terremoto si è abbattuto sul motorsport vittima di un gigantesco effetto domino. La decisione Porsche di lasciare il Wec, immediatamente successiva a quella Mercedes di abbandonare il Dtm, aprono dibattiti e accendono i riflettori sulla Formula E, categoria sempre più di riferimento per le Case che potrebbe essere anche il prossimo approdo per Fca.

L'ultima annotazione riguarda il Mondiale Rally. Una fantastica prima volta per Lappi, l'ennesimo prodotto di una scuola finlandese che da sempre sforna piedi destri velocissimi. Ad Esapekka sono state sufficienti quattro gare al volante di una Wrc Plus per mettere le mani sul primo successo iridato della carriera. Cose da grande pilota anche se correva in casa. Con la Toyota è stato davvero esaltante per un'impresa che non è esagerato ribattezzare leggendaria. ●

### FORMULA UNO

- 10 GP UNGHERIA COMMENTO
- 19 GP UNGHERIA GIOVINAZZI
- 20 GP UNGHERIA BOTTAS
- 21 GP UNGHERIA HAMILTON
- 22 GP UNGHERIA GLI OSCAR DI AS
- 26 GP UNGHERIA McLAREN
- 27 GP UNGHERIA TORO ROSSO
- 28 GP UNGHERIA DI RESTA
- 30 GP UNGHERIA PUNTO TECNICO
- 32 GP UNGHERIA VISTO CON COLONI
- 34 GP UNGHERIA IL TABELLONE
- 38 GP UNGHERIA KUBICA
- 39 GP UNGHERIA GHIOTTO

### VELOCITÀ

- 40 F2 HUNGARORING
- 58 FE IL FUTURO
- 60 WEC PORSCHE AFFOSSA
- 61 DTM MERCEDES METTE IN CRISI
- 64 INDYCAR NEWGARDEN
- 66 FIA F3 NORRIS BIS
- 67 GP3 ALESI SI RIPETE
- 68 24 ORE SPA AUDI TRE ANNI DOPO
- 70 TROFEO LAMBO CERCA PROTAGONISTA
- 76 CIVM DRAMMA IN VALCAMONICA

### RALLY

- 46 WRC LAPPI NELLA LEGGENDA
- 54 COPPA ITALIA LUCCA A MICHELINI

### RUBRICHE

- 29 BASTIAN CONTRARIO
- 56 RALLYSPRINT
- 57 PISTASPRINT

## NON PERDERTI AS NUMERO 32/33



Assieme al settimanale troverete un magnifico **As Extra** di 64 pagine sulla stagione 1977, un'annata magica per il motorsport italiano con una tripletta iridata da parte di Ferrari (F.1), Alfa Romeo (Mondiale Sport) e Fiat (Mondiale Rally) e anche snodo fondamentale per il futuro di tante specialità... Un Amarcord tutto da leggere 40 anni dopo...

**GP****UNGHERIA****GAS A TAVOLETTA**

di Pino Allievi

# Sorridi su sterzi

# Seb sei a parte

**CON UN COLPO DI VOLANTE VETTEL INTIMIDÌ LEWIS A BAKU E CON TANTI ALTRI COLPI, PUNTANDO A DESTRA, IL TEDESCO SBANCA BUDAPEST E CONSOLIDA IL PRIMATO MONDIALE**

**B**UDAPEST - Un colpo di sterzo ed è fatta. Con un colpo di sterzo Vettel tentò di intimidire Hamilton a Baku, dopo averlo tamponato. Con un altro colpo di sterzo a ogni curva, puntando a destra, Sebastian Vettel se n'è andato in vacanza felice e contento, da leader del Mondiale. Ha vinto nonostante un guasto imprecisato alla scatola guida (la Ferrari dei misteri inutili non ha spiegato di che cosa si sia trattato, nonostante telemetrie, remote garage e decine di ingegneri ai box: vabbè, battaglia persa), ma ha vinto prima di tutto grazie al compagno di squadra-valletto Kimi Raikkonen. Il quale dapprima ha cominciato a urlare via radio che aveva un passo migliore del compagno. Urlava: avete letto bene. Il finlandese parla sottovoce solo quando è davanti ai giornalisti, categoria che probabilmente detesta, per cui non gli interessa perdere tempo. Poi, lo stesso Kimi, ha reclamato, sempre urlando, che le Mercedes si stavano avvicinando e non sapeva che cosa fare, a bagnomaria tra Vettel che lo frenava e Hamilton che lo premeva. Ha provato ancora, in modo più marcato, a 17 giri dal termine, a dire (urlando) che se rimaneva troppo vicino a Vettel rovinava le gomme, ovvero che voleva l'autorizzazione a passarlo. Ma nessuno ha fiutato. Che stesse lì e non rompesse più, se voleva il rinnovo del contratto. Raikkonen, sornione, ha capito e si è adeguato. Così ha fatto da Sancho Panza a Don Chisciotte Vettel, che aveva incendiato le fasi iniziali di corsa prima di trovarsi con quel guaio.

Bravo Don Chisciotte, anzi bravissimo a tenere un ritmo elevato per tutta la gara nonostante lo sterzo tirasse a sinistra e quindi dovesse far di tutto per evitare i cordoli, operando violenza all'istinto naturale di forzare al massimo e umiliare le Mercedes. Anche quando il gruppo dei Fab Four si è compatto, con Raikkonen secondo in scia, Hamilton terzo nei pressi e Bottas poco distante, Vettel si è mantenuto calmo e ha dato fiducia a chi lo guidava dal box, mentre la televisione si guardava bene dal

GETTY IMAGES

mostrare le immagini del suo sterzo, quasi ci fosse un che di pudore nei confronti del pilota in difficoltà, quando invece le immagini negate erano conseguenza di un probabile diktat dei team a Liberty Media tv, per non mostrare frammenti che potremmo chiamare sensibili, usando un termine molto in voga del quale non vogliamo certo privarci.

Al box, poi, i computer che non hanno voluto rivelare cosa avesse Vettel, funzionavano invece benissimo per la proiezione della gara del tedesco e invitavano Marchionne, Piero Ferrari, Arrivabene, Altavilla e compagnia a stare tranquilli, perché il responso era che Sebastian ce l'avrebbe fatta lo stesso. Così è stato. Vettel, poi, a sorpresa, a una quindicina di giri dalla fine, ha cominciato a inanellare giri velocissimi, che hanno fatto crollare le speranze Mercedes, calmando i battiti di cuore degli uomini del team e spiazzando un po' Raikkonen, che una vittoria l'avrebbe presa con tutto l'entusiasmo di questo mondo, infischiosene di un eventuale ritiro o rallentamento del compagno di squadra. Ed



è emerso il vero Vettel, capace di nascondere i guai del mezzo ma anche di tirar fuori quel di più al momento giusto. Non si vincono quattro titoli mondiali per caso. In attesa del quinto...

Ecco, la gara è stata questa e non c'è molto da aggiungere, se non che di sorpassi non se ne sono visti, a dimostrazione che bisognerebbe prima di tutto pensare a come modificare l'aerodinamica delle macchine per ridare un po' di sale, invece di parlare solo di motori e esibizioni dentro le città, o prospettive della Formula E, che attrae le Case perché fa moda e costa poco, in attesa di dare molto di più, si spera. Non si sa dove andrà adesso Vettel in vacanza. Sulla sua vita privata è chiuso a riccio, come se dichiarare che si recherà al mare o a scalare il Resegone sia una di quelle cose da nascondere al pari dei peccati mortali. È fatto così. È fatto in tanti modi Sebastian, come abbiamo già detto. E più passa il tempo, più se ne scopre uno nuovo: lo sa bene la Ferrari. Oramai è chiaro che resterà a Maranello (con Raikkonen compagno sotto protezione) ed è

#### TANTA GRINTA E LO STATO DI GRAZIA RITROVATO

**Vettel esulta sul podio mostrando tutta la determinazione con cui è andato a cogliere in Ungheria la quarta vittoria della stagione che è anche la numero 46 in carriera**

pure chiaro che, sinché ha potuto, ha atteso le mosse della Mercedes, nel caso si fosse agitato qualcosa di grosso. Ma invano. E poi, con una Ferrari di tal caratura, perché pensare alla squadra tedesca? La reattività del Cavallino è stata eccezionale e ritrovarsi in testa al Mondiale al giro di boa non è un dettaglio da ridere. La Ferrari sta mostrando consistenza, diffonde fiducia, genera prodotti/risultati impossibili agli altri. Ma vuole essere amata da chi la guida. Al di là delle parole, quanto la ama Vettel? Tanto, dice. E allora perché questo tira e molla sul futuro? A che pro? Con quale vero obiettivo? Lui non ha mai nascosto che l'armonia del team per il quale corre è indispensabile per rendere al meglio. Bene: la Ferrari di Budapest merita amore per il modo in cui ha invertito la tendenza, facendo (momentaneamente) impazzire la Mercedes al punto di spingere Toto Wolff a dire che «il risultato dell'Ungheria non mi piace».

Sa, Vettel, che Hamilton gli invidia tanto questa Ferrari? Beh, ne tenga conto... ●

**GP****UNGHERIA****FILO DI GAS**

di Giorgio Terruzzi

GETTY IMAGES



# Raikkonen resurrection

**DOPO AVER TANTO PATITO, KIMI DISPUTA UNA GARA  
CAPOLAVORO TUTTA DI PROTEZIONE VERSO VETTEL  
CHE NON A CASO S'È BATTUTO PER LA SUA RICONFERMA**

**S**e cerchiamo di interpretare i sentimenti della vasta, affezionata e sfegatata tifoseria Raikkonen, troviamo ingredienti contrastanti. Da una parte c'è chi trova ingiusto l'atteggiamento della Ferrari che ha costretto Kimi ad un lavoro di copertura dentro una corsa in cui proprio Kimi avrebbe potuto vincere sin dalla prima curva. Dall'altra c'è chi si accontenta conteggiando una quantità di elementi ungheresi. Perché a Budapest, Raikkonen non ha semplicemente rispolverato uno smalto ormai raro a vedersi. Ha riacciuffato il rinnovo del contratto con il Cavallino, il che rappresenta una medaglia ben più preziosa rispetto alla coppa destinata al re dell'Hungaroring. Crediamo che, nella conferma, abbia giocato un ruolo decisivo anche Vettel, nel momento di rilanciare il proprio contratto. Kimi, per Sebastian, rappresenta una sicurezza totale. Con-

tributi non sempre garantiti ma zero disturbi, visto il carattere del finlandese, uno che ha un rapporto con il proprio mestiere originalissimo. Ed amatissimo, non caso, proprio per una sorta di curiosa indipendenza, per una specie di anticonformismo unico.

Raikkonen è difficile da interpretare. È una persona che tratta la F.1 con una sorta di distacco, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti legati al tifo, alle pubbliche relazioni, ai rapporti con la stampa. Ed è un pilota portatore di una emotività tanto celata quanto esplosiva. Qualcosa che, spesso, lo mette nei guai. Tanto è vero che un'analisi larga del comportamento di questo ex bambino prodigio, conteggi una quantità di atti mancati e una serie più ridotta ma puntuale di gesti più eclatanti. Sino ad oggi Raikkonen ha frequentato quasi stabilmente il quarto posto sui quattro disponibili. Quarto, dopo Vettel, dopo Hamilton, persino dopo Bottas, più brillante di Kimi nella prima fase del Mondiale. Ma, nel momento supremo, vale a dire mentre attorno a lui cresceva (anche dentro la Ferrari) il partito pro-Clérec, mentre si trattava di mettere sul piatto pro-

**UN CAMPIONE****RITROVATO**

**Raikkonen in gara ha protetto Seb dalle Mercedes, a sinistra. Eccolo, a destra, ringraziare il pubblico sul podio, dopo un 2° posto che questa volta somma maggiori meriti rispetto alla vittoria del compagno di squadra e amico Sebastian Vettel, vero leader in Ferrari**

e contro a proposito del prossimo compagno di Seb il biondo, beh, eccolo sciorinare una raffica di prestazioni eccellenti, una gara capolavoro, persa senza nemmeno dire ba. Dunque sugli scudi. Dopo aver patito. Dopo aver subito critiche sacrosante al cospetto di quei vuoti, appunto, che lo hanno messo nei panni di un campione sopravvalutato. Un campione del mondo, del resto, l'ultimo campione della Rossa. Dal quale è giusto attendersi grandi cose. Quindi, al netto di ogni valutazione sulla splendida gara ungherese, c'è solo da sperare che Raikkonen acquisisca una costanza di rendimento in alto, vicina a quella mostrata in Ungheria, lontana da quella offerta altrove. Ben sapendo che il suo ruolo, clamoroso, è e sarà quello di secondo pilota. Per scelta della squadra, al di là delle dichiarazioni ufficiali; per stato di servizio. Raikkonen è un professionista di primissimo ordine ma non ha (più) il tono e forse la testa per competere ad altissimo livello in pianta stabile. Il che comporta qualche discussione perenne ma inutile sino a quando Vettel continuerà a gestire il ruolo di prima guida con una brillantezza tale da non porre il problema dell'alternativa dentro la Ferrari. Esattamente come è accaduto in Ungheria domenica. Dove il gioco di squadra ha proposto un rischio, certo. Ma anche un rischio da correre ad ogni costo. ●



# GP

## UNGHERIA

### LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F1



# Reazione smarcan



## DUE ROSSE SOPRA TUTTI E DIETRO... L'ALONSO BEACH

Sotto, le monoposto Rosse al top nel bagno di folla dell' Hungaroring, con a terra, subito dietro, dipinta la famosissima immagine di Alonso spiaggiato a testimonianza e emblema di una F1 che si appresta a andare in vacanza con la Ferrari prima in gara e nel mondiale piloti grazie a Vettel e allo splendido gregario Raikkonen

LA FERRARI RISPONDE A CHI LA VOLEVA IN DIFFICOLTÀ, LA SF70H C'È E VETTEL È IL SUO PROFETA, CON UNA DOPPIETTA IN PROVA E IN GARA DA GREATEST HITS

**BUDAPEST** - Ci eravamo lasciati, dopo il Gran Premio di Gran Bretagna, con il titolo, su questa pagina: REAZIONE SUBITO! E altro che reazione!!!

È stata una prova di forza da anni d'oro, quando Schumi vinceva il Mondiale proprio in Ungheria. Weekend dominato, dopo la "legnata" britannica e dopo un venerdì in cui il fondo nuovo sembrava non funzionare. Tutto a conferma che l'impostazione voluta dal tandem made in Italy, Arrivabene-Binotto, di un lavoro costante e continuo di sviluppo, con possibilità di maggiore reattività in caso di difficoltà, funziona!

Alla Ferrari è stato imposto, dalla Federazione, dal Gran Premio dell'Azerbaijan, la sigillatura di un fondo troppo ballerino e flessibile e considerando che quella parte della macchina è cruciale e non si rifà di certo in due giorni, a Maranello e in pista hanno lavorato in sofferenza per qualche gara, consapevoli che la reazione sarebbe arrivata, portando qui il pezzo nuovo. Ha funzionato, grandissimo lavoro di squadra che adesso deve continuare ovviamente full throttle, a tutto gas. Grande lavoro di squadra anche di Antonio Giovinazzi che dopo la prima sessione di prove libere in Ungheria, con Haas, ha preso un jet privato Ferrari, per andare in sede e passare ore al simulatore per mettere insieme i dati delle prove del venerdì e aiutare a trovare una SF70H pazzescamente bilanciata per l'1-2 in qualifica, terzo stagionale, uno in più della Mercedes e per l'1-2 in gara, il secondo della stagione (se pensiamo che una doppietta mancava da 140 Gran Premi, wow!), con quel bilanciamento messo in discussione dallo sterzo di Seb, ma rimesso in pari da un super Iceman, in versione, come non mai, di super uomo squadra. Entra nel ristretto club di chi ha rinunciato alla possibilità di vincere un Gran Premio con la Rossa, cioè un pezzo di storia, soprattutto per lui che non vince in F1 dal 2013 e non vince con Ferrari dal 2009. Come Schumacher in Malesia, nel '99, nella gara del rientro post infortunio, a lasciare passare Irvine, come Barrichello nel 2002, costretto a cedere il successo a Schumacher e come Massa nel 2007 a cedere la vittoria nel suo Brasile, per favorire la corsa mondiale dello stesso Raikkonen.

La parola ripetuta più volte in questa pagina è "squadra"! La forza della Rossa è proprio quella di una squadra unita che sa reagire alle difficoltà e sa lavorare con tutti i reparti a remare nella stessa direzione. Quando non si vince ecco che in F1 compare quello che è il rischio più grosso, ossia motoristi contro aerodinamici o viceversa per dare agli altri la colpa della mancanza dei risultati. Il gruppo ha forse anche scricchiolato, lo ha detto anche il presidente Marchionne, «fondamentale aver ritrovato l'unità di squadra». Eh sì, è unito ed è fondamentale, quanto lo è stata la doppietta in Ungheria. Era una sliding door. Un'eventuale prova di forza di Mercedes avrebbe messo in seria discussione la rincorsa mondiale, adesso invece, siamo qui ad andare in vacanza per recuperare fiato nei polmoni perché sarà un ritorno di mondiale, all'università della F1, a Spa prima e poi subito a casa, al Gran Premio d'Italia, che s'annuncia mozzafiato!

La sfida dipenderà dalle piste e guardando avanti Spa sarà più pro Mercedes, Monza pari con piccolo vantaggio Mercedes e Singapore pro Ferrari. Questo ci fa capire che sarà più dura la scalata ai Costruttori, ma non impossibile quella al Mondiale Piloti. Lo diciamo dall'inizio: ruota a ruota, colpo su colpo, centimetro dopo centimetro, ma soprattutto punto su punto e chissà a fine anno se e quanto peseranno i tre lasciati a Budapest dal cavaliere Lewis Hamilton. I mondiali si vincono con fame e senza guardare in faccia ai perbenismi, ma ci penseremo. Adesso pit stop e poi sotto con il mondiale più bello e tirato dell'era power unit!!!!

Calma, calma ha eloquentemente fatto capire a gesti ai suoi "ragazzi" Arrivabene dopo la qualifica, calma, calma, adesso per un Mondiale tutto da seguire, tutto da vivere, tutto da record frantumati e tutto da, come direbbe in telecronaca Sky Marc Genè, Wow!!!! ●

# GP

## UNGHERIA

### IL COMMENTO



di Alberto Sabbatini

TRIONFANDO CON VETTEL  
SCORTATO DA KIMI, LA FERRARI  
SPOSTA L'INERZIA DEL MONDIALE  
E SI RILANCIA. CON UN ASSETTO  
RIVISTO AL SIMULATORE!

# Doppio volante

NON HO POTUTO  
REGALARE UNA  
VITTORIA AI TIFOSI  
FINLANDESI MA CI  
SIAMO RIUSCITI  
COME TEAM

**KIMI RAIKKONEN**

”

#### FONDAMENTALE LA COPERTURA DI KIMI

Pronti-via, Vettel non parte male, ma Kimi meglio ancora, tanto che sembra volutamente allargare per meglio proteggere e salvaguardare la leadership del compagno di squadra, mentre gli avversari inseguono famelici...

# pietanta nte

**D**al 2010 la Ferrari non vinceva quattro corse in una sola stagione. E mai nella sua carriera di presidente del Cavallino, Sergio Marchionne era riuscito a vedere la Rossa vincere dal vivo. Tanti podii, qualche secondo posto, forse anche una pole position. Ma di esultare da presidente sotto al podio mentre sul gradino più alto c'è il suo pilota e si diffonde nell'aria l'inno di Mameli è una gioia che non aveva mai vissuto. C'è una prima volta per tutto.

Il Gran Premio d'Ungheria ha ristabilito gli equilibri in vetta al campionato e ha ridato fiducia alla Ferrari che di riffa e di raffa non vinceva da quattro gare e stava cominciando a mostrare il fiatone rispetto alla rimonta della Mercedes. E nello stesso tempo ha forse dato a Seb quell'iniezione di fiducia che il tedesco aspettava per decidersi a mettere la sua firma sul prezioso rinnovo del contratto per il 2018 su cui stava fino a ieri indugiando.

Si sapeva da tempo che il tortuoso circuito ungherese sarebbe stato favorevole alla Sf70H proprio come Silverstone è da sempre pista vantaggio sulla Mercedes. La Ferrari è la monoposto che dispone del maggiore carico aerodinamico fra tutte quante, e sulle curve lente dell'Hungaroring questo è un beneficio indubbio. Senza contare che il telaio a passo lungo della Mercedes W08 non sembrava sulla carta l'ideale per quella serie di tornanti e cambi di direzione che ci sono all'Hungaroring. Ma un conto è avere delle speranze, un conto è riuscire a trasformarle in realtà. Specie quando il tipo di circuito poteva rimettere le ali anche alla Red Bull,

SUTTON-IMAGES.COM



che sono una variante imprevista da non sottovalutare mai. Invece Vettel e Raikkonen sono riusciti con bravura, esperienza, intelligenza, ma anche con un pizzico di furbizia e malizia a conquistare quella quarta vittoria stagionale e riportare a 14 i punti di vantaggio di Vettel in campionato prima della pausa estiva. E a permettere alla squadra di andare al riposo di metà campionato con l'euforia di un margine di vantaggio benaugurante. Nel weekend trionfale della Ferrari, cui per fare l'ain plein totale dopo la pole, la prima fila, la gara tutta condotta in testa e la doppietta sul traguardo è mancato soltanto il giro più veloce della corsa (di cui s'è impossessato Alonso all'ultimo giro), ci son stati tre momenti chiave che hanno condizionato il risultato.

**Giovinazzi e il lavoro oscuro del venerdì**

Parte della vittoria il team l'ha costruita con un lungo e oscuro lavoro dietro le quinte al venerdì. Già, proprio nel giorno in cui nelle prove libere i due piloti del Cavallino erano apparsi stranamente meno veloci del previsto. Battuti entrambi dalla Red Bull di Ricciardo e con un margine minuscolo (un decimo) sulle Mercedes. Margine inatteso e preoccupante viste le caratteristiche della pista che doveva stabilire un gap ben più consistente fra le SF70H e le W08. Cos'era successo? La Ferrari aveva portato in Ungheria un nuovo fondo, completo di turning vanes, appendici alari e anche un nuovo alettone specifico da alto carico per la pista ungherese. Frutto del lavoro di sviluppo in galleria del vento delle ultime settimane che sulla carta doveva avere un rendimento assai migliore del precedente, "tarpatò" anche dalla rimozione chiesta dalla Fia al Gp precedente di quell'appendice chiamata brevemente la "scimitarra" per la sua forma curvilinea. In galleria il nuovo fondo e la nuova configurazione aerodinamica avevano dati risultati estremamente positivi, ma andavano verificati in pista. E quando si monta un nuovo fondo, anche se migliore, c'è sempre un lavoro di bilanciamento di assetto da eseguire sulla monoposto. Perché un nuovo fondo ha un centro di pressione e di spinta dell'aria differente, per cui il delicato equilibrio della macchina che in pista non deve risultare né troppo "picchiata" né troppo cabrata va ricostruito. Sono interventi millimetrici di precisione, che si fanno variando leggermente assetto e altezze, la compressione e l'estensione degli ammortizzatori. E piccoli adattamenti aerodinamici. Di solito le due sessioni di prova del venerdì, durante le quali c'è da collaudare anche il comportamento e la durata alla distanza delle gomme, non bastano. E i team più organizza-



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

**QUARTO CENTRO PER LA FERRARI 2017!**  
**Sopra, Vettel bacia la coppa ungherese, che sancisce il suo quarto trionfo stagionale con la Ferrari. Sotto, Giovinazzi, utilissimo col suo lavoro al simulatore, una volta tornato in aereo in Italia**

ti proseguono il lavoro dopo le prove in pista in modo virtuale; al simulatore in fabbrica con i piloti collaudatori. Per analizzare i dati delle prove in pista raccolti dai piloti ufficiali e tentare sulla monoposto virtuale nuove regolazioni di precisione per bilanciare perfettamente la macchina. Ma nel caso Ferrari c'era un problema: il collaudatore del Cavallino, Antonio Giovinazzi, doveva guidare la Haas nel turno di prove libere del venerdì mattina all'Hungaroring dalle 10 alle 11.30 (finito tra l'altro male con un'uscita di pista dopo pochi minuti). Per fortuna Budapest dista poco più di un'ora di volo dall'Italia. Così la Ferrari ha programmato un rigoroso piano alternativo, che prevedeva un rientro pomeridiano straordinario di Giovinazzi da Budapest verso Maranello con un volo privato nel primissimo pomeriggio. In pratica Antonio, appena sceso dalla Haas, ha avuto appena il tempo di togliersi la tuta grigia e rimettersi la t-shirt Ferrari per schizzare in aeroporto a prendere un aereo per Bologna che aspettava sulla pista dell'aeroporto. Da Bologna subito in macchina, direzione Maranello, distante appena trenta minuti. Dove ha re-indossato la tuta rossa Ferrari, è entrato al simulatore e ha cominciato a guidare sul tracciato virtuale dell'Hungaroring la SF70H "virtuale" collaudando gli assetti usati da Vettel e Raikkonen, e facendo ulteriori prove di analisi e comparazione dati con le informazioni degli ingegneri in fabbrica. Finché il gruppo di lavoro del "garage remoto", così si chiama la squadra che opera a Maranello in parallelo durante il Gp, non ha concluso quali dovevano essere le modifiche di assetto per sfruttare al meglio la deportanza garantita dal nuovo fondo. Tutte le informazioni sono state trasferite di nuovo all'Hungaroring dove in serata i meccanici si sono rimessi al lavoro per adattare le due SF70H in base alle nuove informazioni. Il lavoro al garage si è concluso soltanto poco prima di mezzanotte, appena in tempo per rispettare il tempo-limite permesso dalla Fia per lavorare sulle macchine prima dell'inizio del periodo di parco chiuso.



LA PRESSE



Il resto è storia: al mattino del sabato Giovinazzi ha ripreso l'aereo, è tornato a Budapest e si è ripresentato al circuito appena in tempo per scoprire che Vettel e Raikkonen, con le modifiche studiate al simulatore, sabato mattina hanno abbassato di 1"4 i tempi del venerdì e stabilito i migliori tempi delle ultime prove libere. Da quel momento le Rosse non hanno più mollato la testa della classifica del Gp, né in qualifica né in gara. Quando Arrivabene e Marchionne parlano di successo di squadra, si riferiscono anche a questo. Allo sforzo lontano dai riflettori dei sessanta uomini in circuito e degli altri trenta che in fabbrica lavorano contemporaneamente a loro sui computer.

#### Lo sterzo di Vettel

«Lo sterzo è storto», è stato più o meno il messaggio che Vettel ha lanciato via radio dopo un terzo di gara. «Il volante resta girato verso sinistra». Un problema che poteva risultare disastrosamente de-

#### JOCK CLEAR SUL PODIO FESTEGGIA FELICE

Sopra, il capo degli ingegneri della Ferrari Jock Clear con Raikkonen sul podio. A sinistra, Arrivabene, sempre motivato e con la mente alla prossima sfida. In alto, Seb e Kimi appena arrivati dopo la fine della corsa si apprestano a uscire dalle monoposto e a cominciare la festa Rossa

cisivo per l'esito del Gp. Ma che la squadra e il pilota hanno gestito con bravura e freddezza. A tarda sera di domenica non si era ancora capito cosa fosse successo esattamente. Il nocciolo del problema è che sulla SF70H di Vettel a un certo punto lo sterzo si è girato. Forse un cordolo che ha danneggiato un braccetto, forse semplicemente il volante ha ruotato sugli ingranaggi che lo tengono in posizione. Fatto sta che la Ferrari non andava storta, questo no, ma Vettel in rettilineo, quando marciava dritto, aveva lo sterzo girato verso sinistra. Cosa che è comunque un bel problema anche dal punto di vista pratico. Perché girando il volante, si spostano dalla visuale e dall'asse ideale tutti i pulsanti di comando dell'auto. I pomelli della regolazione del freno elettronico e del ripartitore di frenata, i manetini delle mappature, persino il bottone della radio. E poi il problema è più grave in curva perché il pilota deve trovare di nuovo la giusta rotazione della corona del volante per percorrere la traiettoria giu-

sta senza dare troppo angolo di sterzo o troppo poco. Insomma, non un guaio di quelli che possono costringerti al ritiro, ma di quegli impicci che ti fanno rallentare il ritmo di quel mezzo secondo al giro e che ti può compromettere la vittoria. Vettel è stato abile e freddo a gestire il problema e finire la corsa senza danni, ma se ha potuto festeggiare dal podio lo deve all'aiuto eccezionale di Raikkonen.

**Il gioco di squadra di Raikkonen**

Raramente si vede un pilota andare a ringraziare un collega. Ma stavolta Vettel è stato particolarmente espansivo con Raikkonen nel dopocorsa, quando si è chinato davanti al finlandese seduto nel retro podio e si è profuso in ringraziamenti. Già perché Seb deve la vittoria a Kimi. Senza mezzi termini. Kimi lo ha protetto, tutelato, salvato dai potenziali attacchi di Hamilton e lo ha scortato fino al traguardo. Come un gregario di ciclismo con il suo capitano che cade a metà tappa, non ha più la forza per pedalare al massimo, e viene accompagnato fino all'arrivo per garantirgli la vittoria. Altre volte il finlandese era stato chiamato a sacrificare il suo risultato per ragioni superiori di squadra, stavolta lo ha fatto con una determinazione, una generosità e un'abnegazione che da sole dovrebbero valerli il rinnovo del contratto.

Raikkonen non ha iniziato a farlo soltanto a metà gara, quando Vettel è andato in difficoltà per lo sterzo storto, ma aveva cominciato a lavorare pro-Vettel fin dal via. Quando in partenza si è spostato per proteggere spalle e traiettoria a Vettel chiudendo ogni possibile varco alle Mercedes. Non solo. Alla prima curva Kimi ha pure rallentato leggermente con malizia al punto di corda per frenare Bottas e Verstappen alle sue spalle che togliendo il piede dal gas nel momento in cui si dovrebbe invece riaccelerare a fondo, hanno perso quei venti/trenta metri dalle Ferrari che hanno permesso a Vettel e Raikkonen di compiere in tranquillità i primi giri concentrandosi sul ritmo da tenere invece di dover pensare a guardarsi le spalle e difendersi. Piccole malizie da piloti esperti che Kimi ha eseguito alla perfezione.

Poi nel finale di gara l'apporto di Kimi è stato decisivo. Quando Vettel ha avuto problemi allo sterzo,

LA PRESSE



GETTY IMAGES

Raikkonen era nettamente più veloce. Avrebbe potuto superarlo e involarsi verso la vittoria. L'aveva anche timidamente fatto capire via radio ma la risposta dei box è stata perentoria. Resta lì, gli hanno risposto. E proteggilo. Raikkonen aveva un passo di mezzo secondo migliore di Vettel nel piede. Ma superando il compagno, avrebbe fatto diventare rapidamente Vettel facile preda di caccia di un Hamilton feroce e aggressivo alle sue spalle. Altro che doppietta, allora. Avrebbero portato a casa una vittoria e forse un terzo, se non un quarto posto. No, la Ferrari ha preferito giustamente tarpare le ambizioni di giornata di Raikkonen guardando più in là all'obiettivo iridato. Spesso in passato certi giochi di squadra Ferrari sono stati irrisi, ma stavolta la decisione è stata davvero giusta e saggia. Il Mondiale 2017 si può vincere soltanto con i "punti pesanti", quelli sottratti al "nemico" in ogni condizione e situazione. E questi sono fra quelli. Anche Raikkonen lo ha capito ed è rimasto buono buono lì dietro Seb a tutelarlo, nella difficile posizione fra l'incudine Vettel e il martello Hamilton. Sacrificare la vittoria per aiutare il capitano è stata la contropartita che Raikkonen ha offerto a Marchionne e Arrivabene che adesso non potranno non riconfermarlo per il 2018 assieme a Vettel. E magari un giorno rendergli il favore. ●

**VELLEL SENTITAMENTE RINGRAZIA**

Quella di Vettel è una vittoria per la quale deve ringraziare il 2°, Raikkonen. Sotto, Piero Ferrari, presente alla gara, qui con Wolff della Mercedes

**GIOVEDÌ 27 LUGLIO**

**VETTEL:** «SULLA CARTA DOVREBBE ESSERE UNA GARA FAVOREVOLE ALLA FERRARI. SILVERSTONE È STATA UNA GARA NEGATIVA MENTRE È ANDATA MOLTO BENE A MERCEDES. MA NON VOGLIO STRESSARMI TROPPO: IL FATTO CHE SIA L'ULTIMA GARA PRIMA DELLA PAUSA CREDO CHE NON CAMBI NULLA. POSSIAMO FARE LO STESSO NUMERO DI PUNTI CHE IN QUALSIASI ALTRO CIRCUITO. NELLE ULTIME DUE NON ABBIAMO TRATTO IL MASSIMO. SAPPIAMO CHE LA MACCHINA È COMPETITIVA E CHE POSSIAMO LOTTARE PER LA VITTORIA SENZA GUARDARE SOLO A UNA GARA DOVE LE COSE SONO ANDATE MALE PER NOI. CREDO CHE NON BISOGNA FARSI DISTRARRE DAI RISULTATI A BREVE TERMINE. NON HO ANCORA FIRMATO UN CONTRATTO: IL NOSTRO OBIETTIVO NON È PREOCCUPARCI DEI DOCUMENTI MA OTTENERE BUONI RISULTATI. ORA PENSIAMO ALLA GARA POI AL RESTO».

# LE VOCI FERRARISTE

**RAIKKONEN:** «QUESTO CIRCUITO DOVREBBE ESSERE MIGLIORE PER NOI, DAREMO SUL MASSIMO COME SEMPRE. PERSONALMENTE NON SONO CONTENTO DEI MIEI RISULTATI, QUESTO È CERTO. IO VOGLIO VINCERE, VOGLIO ESSERE DAVANTI A OGNI GARA E QUEST'ANNO NON È ACCADUTO MOLTO SPESSO. SONO ANCORA VELOCE NON SONO PREOCCUPATO DI QUESTO, BISOGNA SOLO METTERE TUTTE LE COSE AL LORO POSTO».

## VENEDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

**VETTEL:** «STAMATTINA NON ERO CONTENTO, MENTRE AL POMERIGGIO, ACCUMULANDO UN BUON NUMERO DI GIRI, LA SITUAZIONE È MIGLIORATA ED HO TROVATO IL RITMO. DOMANI POTREBBE ESSERE UNA GIORNATA DIVERTENTE, MA SE GUARDIAMO ALLA NOSTRA SITUAZIONE DOBBIAMO LAVORARE PER FARE IN MODO DI TROVARE LA GIUSTA FINESTRA DI ESERCIZIO DELLE GOMME E TROVARE UN ASSETTO IDEALE. ABBIAMO ANCORA UNA GARA PRIMA DELLA SOSTA, NOI SIAMO QUI PER VINCERE E SE AVREMO L'OPPORTUNITÀ CI PROVEREMO PER POTER RESTARE IN TESTA ALLA CLASSIFICA».

**RAIKKONEN:** «ABBIAMO COMINCIATO BENE AL MATTINO, MENTRE AL POMERIGGIO NON SIAMO STATI ALTRETTANTO SODDISFATTI DATO CHE ABBIAMO SPERIMENTATO ALCUNE SOLUZIONI CHE NON SI SONO RIVELATE IDEALI. AD OGNI MODO NON È ANDATA MALE. LE CONDIZIONI ODIERNE SONO STATE DIFFICILI, CI SONO STATE NUMEROSE INTERRUZIONI DOVUTE ALLE BANDIERE ROSSE. NON CREDO CHE ABBIAMO PROVATO PIÙ PARTENZE DEL SOLITO. ABBIAMO RISPETTATO LO STESSO PROGRAMMA DI OGNI WEEKEND. LA PARTENZA È SEMPRE UN MOMENTO FONDAMENTALE E SU QUESTO CIRCUITO ANCORA DI PIÙ VISTO CHE TI PUÒ CONSENTIRE DI GUADAGNARE NUMEROSE POSIZIONI».

**BINOTTO:** «ABBIAMO AVUTO DEGLI INCONVENIENTI SUI TURBOCOMPRESSORI E ABBIAMO DOVUTO SOSTITUIRLI MOLTO PRESTO ARRIVANDO PERCIÒ AD UTILIZZARE GIÀ LA QUARTA UNITÀ. DETTO QUESTO, INTRODURREMO ANCHE PER I SEGUENTI TURBO DELLE MODIFICHE PER L'AFFIDABILITÀ. AL MOMENTO STIAMO FACENDO BENE, ABBIAMO INTRODOTTO TUTTI I COMPONENTI

DISPONIBILI, MA ABBIAMO ANCORA DEL CHILOMETRAGGIO DISPONIBILE SU OGNI TURBOCOMPRESSORE, QUINDI LI STIAMO RUOTANDO E OVVIAMENTE IL NOSTRO OBIETTIVO È QUELLO DI CONCLUDERE LA STAGIONE CON GLI ELEMENTI ATTUALMENTE A DISPOSIZIONE».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**VETTEL:** «È STATA UNA QUALIFICA SENZA PROBLEMI, MI SONO TROVATO PIUTTOSTO BENE FIN DALLA Q1, POI IN Q3 ERO OVVIAMENTE FIDUCIOSO DI POTER FARE UN BEL GIRO E SONO RIMASTO CONTENTO DEL PRIMO TENTATIVO. NEL SECONDO POTEVO MIGLIORARE, MA HO ESAGERATO UN PO' TROPPO NEL SETTORE CENTRALE, PER QUELLO CHE NON HO ABBASSATO IL TEMPO. È STATO BELLISSIMO VEDERE CHE ANCHE KIMI ERA IN PRIMA FILA, CI SIAMO RIFATTI VISTE LE NUMEROSE CRITICHE E CHIACCHIERE RICEVUTE DOPO L'ULTIMA GARA. A SILVERSTONE È STATO UN DISASTRO, A VOLTE SI PARLA E ANCHE TROPPO, MA È BELLO TORNARE IN PISTA E POTER SFRUTTARE L'AUTO AL MASSIMO, OGGI LA SF70H È STATA FENOMENALE, QUANDO NON SI OTTENGONO I RISULTATI SPERATI BISOGNA CERCARE DI RACCOGLIERE IL PIÙ POSSIBILE. RESTIAMO CONCENTRATI PENSANDO A QUELLO CHE DOVREMO FARE DOMANI, IN QUALIFICA PER ORA È ANDATA BENISSIMO. NON POSSO DIRE CHE LA MIA FERRARI FOSSE LA MIGLIORE DELL'ANNO OGGI, A VOLTE SIAMO STATI FORTI E IN ALTRE NO, BISOGNA ASPETTARE LA GARA E PREPARARLA BENE, SOPRATTUTTO LA PARTENZA E I PRIMI GIRI. LE NOVITÀ HANNO FUNZIONATO, I MECCANICI HANNO VERAMENTE FATTO DI TUTTO LAVORANDO DURAMENTE ANCHE A SERA, MA LA FAMIGLIA FERRARI È QUESTA. NON È CAMBIATO NULLA DI PARTICOLARE E NON ABBIAMO SEGRETI, SEMPLICEMENTE ABBIAMO CONTINUATO A LAVORARE E SONO CONTENTO DEL RISULTATO, MA RICORDIAMOCI COMUNQUE CHE LA GARA È DOMANI, BISOGNA SEMPRE LAVORARE. È TROPPO PRESTO PER TIRARE CONCLUSIONI, NONOSTANTE SIAMO IN TESTA AL CAMPIONATO, I TIFOSI CI SOSTENGONO E LE PERSONE CHE SONO IN AZIENDA SI DANNO DA FARE PERCHÉ POSSIAMO RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI. MEGLIO DI COSÌ OGGI NON POTEVA ANDARE, SONO SODDISFATTO».

**RAIKKONEN:** «PARTIRE IN PRIMA FILA È SEMPRE MEGLIO CHE ESSERE IN SECONDA, MA HO COMMESSO UN ERRORE STUPIDO NELL'ULTIMO GIRO DELLA Q3, ALLA CHICANE HO PERSO LEGGERMENTE IL CONTROLLO AGGREDDENDO TROPPO IL CORDOLO, E DI CONSEGUENZA PARECCHIO TEMPO CHE MI È COSTATO LA POLE PROBABILMENTE. TUTTO SOMMATO POSSO RITENERMI SODDISFATTO PER IL 2° POSTO, MA NON TOTALMENTE PERCHÉ AVREI POTUTO FARE MEGLIO, VEDENDO COME ERANO ANDATE LE COSE IERI, DIREI CHE ABBIAMO MIGLIORATO PARECCHIO E SIAMO CONTENTI DEL SET-UP E DELLA GESTIONE DELLA MONOPOSTO. DOMANI SARÀ UNA GARA LUNGA CON GRANDI BATTAGLIE, DOVREMO CERCARE DI PARTIRE BENE MANTENENDO LE POSIZIONI PER GUADAGNARE PUNTI SUI NOSTRI AVVERSARI, PARTIAMO DAVANTI, VEDREMO COME ANDRÀ».

**ARRIVABENE:** «CREDO CHE I RAGAZZI FOSSERO ABBASTANZA TRANQUILLI IERI, HANNO LAVORATO SULLA VETTURA CONOSCENDONE IL POTENZIALE. IERI SERA ABBIAMO DAVVERO LAVORATO FINO A TARDI PER TROVARE IL GIUSTO BILANCIAMENTO E QUESTO È QUANTO. ABBIAMO LAVORATO A FIORANO E GIOVINAZZI È PARTE DEL TEAM, È IL NOSTRO TERZO PILOTA E HA CONTRIBUTITO A QUESTA POLE POSITION DANDOCI MOLTE INFORMAZIONI UTILI, OGGI È ANDATA MOLTO BENE GRAZIE ANCHE A QUANTO FATTO IERI SERA DA TUTTI I MECCANICI, MA SIAMO SOLO AL 30% DEL LAVORO, DOMANI CI RESTA IL 70% DA COMPLETARE, PER CUI DOBBIAMO ANDARE AVANTI MANTENENDO I PIEDI PER TERRA E UMILTÀ. È VERO CHE SIAMO ANDATI MOLTO BENE, STIAMO COMUNQUE PARLANDO DI DUE PISTE DIVERSE. MA LA MACCHINA DEVE ESSERE SUPERIORE OVUNQUE, QUINDI CONTINUIAMO A LAVORARE. LA SQUADRA C'È SEMPRE STATA E OGGI LO HA DIMOSTRATO, QUANDO SIAMO ANDATI MALE NON È STATO PERCHÉ C'ERAVAMO PERSI PER STRADA».

## DOMENICA DOPO IL GP

**ARRIVABENE:** «SEBASTIAN È STATO PROPRIO BRAVO, HA FATTO UNA GARA MAGNIFICA CON UN PROBLEMA CHE LO HA AFFLITTO DOPO POCO E KIMI LO HA DIFESO ALLA GRANDISSIMA COME SOLO UN "VICHINGO" È IN GRADO DI FARE. VERSO KIMI NON È MAI CAMBIATO NULLA DA PARTE NOSTRA, C'È SEMPRE STATO RISPETTO E NON DIMENTICHIAMOCI

CHE È L'ULTIMO CAMPIONE DEL MONDO DELLA FERRARI E OGGI HA DIMOSTRATO CHE SOLO UN CAMPIONE COME LUI POTEVA DIFENDERE IL COMPLETO DI SQUADRA COME HA FATTO. SENZA TRUCCHI E SENZA INGANNI, OGGI È STATO FANTASTICO. QUANDO HAMILTON SI È SCAMBIATO LA POSIZIONE CON BOTTAS CHIARAMENTE ABBIAMO AVUTO UN PO' DI TIMORE, MA I DATI CONTINUAVANO A DIRE CHE ERAVAMO MIGLIORI NOI. NATURALMENTE UN PO' DI BATTICUORE C'ERA. C'È TANTISSIMA SODDISFAZIONE PERCHÉ ABBIAMO INIZIATO LA SECONDA PARTE DI STAGIONE CON UNA BELLISSIMA DOPPIETTA, ORA I RAGAZZI POTRANNO RIPOSARSI DOPO L'ENORME LAVORO SVOLTO. È COMUNQUE UNA GIOIA COMPOSTA, DATO CHE STIAMO PARLANDO DI UNA GARA SINGOLA, MA LA COSA BELLA È CHE CONTINUAMO A LAVORARE UNITI CON I NOSTRI COLLEGGI A MARANELLO PERCHÉ NON DIMENTICHIAMO CHE ANCHE CHI È A CASA CI DÀ UNA MANO, PER CUI IL MERITO VA ANCHE A LORO. SIAMO CONSAPEVOLI CHE TUTTA L'ITALIA VUOLE VEDERCI VINCERE, QUANDO GIRIAMO PER STRADA CI FERMANO DANDOCI INCORAGGIAMENTI PER CUI DOBBIAMO FARLO PER LORO E SIA QUI CHE A MARANELLO SI LAVORA. INTANTO SIAMO FELICI DI AVERGLI REGALATO UNA BELLA DOPPIETTA E UN SORRISO, SONO CONTENTO PER IL PAESE. I NOSTRI TIFOSI LI INCONTREMO A MONZA, MA PRIMA C'È IL BELGIO E DOBBIAMO CONTINUARE A RAGIONARE UNA GARA PER VOLTA».

**RAIKKONEN:** «PURTROPPO NON HO POTUTO REGALARE AI TANTI TIFOSI FINLANDESI PRESENTI UNA VITTORIA, MA ABBIAMO POTUTO FARLO COME TEAM. OGGI AVEVO UNA MACCHINA GRANDIOSA MA, DOPO CHE HO COMMESSO QUELL'ERRORE IN QUALIFICA IERI, MALGRADO UNA BUONA PARTENZA NON VOLEVO FORZARE LA SITUAZIONE. DOPPODI CHÉ HO TENUTO DURO, NON È L'IDEALE, VOLEVO VINCERE, MA È COMUNQUE GRANDIOSO PER IL TEAM, A MENO CHE CHI È DAVANTI NON COMMITTA UN GROSSO ERRORE O NON ABBIAMO UN GROSSO PROBLEMA, NON È SEMPLICEMENTE SUPERARE, POI IL FATTO CHE DAVANTI C'È IL TUO COMPAGNO DI SQUADRA TI FA PRESTARE ANCORA PIÙ ATTENZIONE, MA L'IMPORTANTE È CHE I FAI SIANO TUTTI CONTENTI, QUESTA È LA COSA MIGLIORE, AVEVO DUE OPPORTUNITÀ: UNA ALLA PARTENZA E SONO PARTITO BENE, SONO ARRIVATO BENE ALLA PRIMA CURVA MA DAVANTI C'ERA IL MIO COMPAGNO DI SQUADRA, NON

POTEVO FORZARE TROPPO LA SITUAZIONE. LA SECONDA AL PIT STOP, VOLEVO CONTINUARE UN PO' PERCHÉ SENTIVO DI AVERE UNA BUONA VELOCITÀ, VOLEVO STARE FUORI PIÙ A LUNGO MA OVVIAMENTE IL TEAM HA UN QUADRO PIÙ AMPIO E NON SAPEVO COSA STESSE FACENDO LA MERCEDES CHE SI ERA FERMATA QUALCHE GIRO PRIMA, ALLA FINE MI SONO TROVATO DIETRO SEB PER TUTTA LA GARA, A VOLTE MI SONO AVVICINATO DI PIÙ, A VOLTE MENO, E QUANDO LA MERCEDES CI STAVA RIPRENDEDO MI SONO RITROVATO A PANINO TRA DUE AUTO. CAPISCO PIENAMENTE CHE LA DOPPIETTA FOSSE L'OBIETTIVO PRINCIPALE PER IL TEAM, ANCHE SE IO OVVIAMENTE AVREI PREFERITO ESSERE DAVANTI».

**VETTEL:** «SONO AL SETTIMO CIELO! È STATA DAVVERO UNA GARA DIFFICILE, MAGARI NON È SEMBRATA TALE MA HO AVUTO PARECCHIO DA FARE, SUBITO DOPO LA SAFETY CAR AVEVO QUALCOSA CHE NON FUNZIONAVA IN AUTO, NON SO COSA, LO STERZO HA INIZIATO A TIRARE DA UNA PARTE, DOVEVO CERCARE DI STARE LONTANO DAI CORDOLI, SALVARE LA MACCHINA, SICURAMENTE NON HO FATTO UN FAVORE A KIMI, PERCHÉ NON POTEVO ANDARE PIÙ VELOCE E NON AVEVO ABBASTANZA PASSO, VERSO LA FINE HO RECUPERATO UN PO', CI SONO STATI DEI GIRI IN CUI SONO RIUSCITO A COSTRUIRMI UN PICCOLO MARGINE PER RESPIRARE UN PO', MA HO DOVUTO DAVVERO MANTENERE LA CONCENTRAZIONE ALTISSIMA PER TUTTA LA GARA. È STATA UNA GARA DAVVERO DURA, UNA GRANDE GIORNATA, GRAZIE A TUTTI PER IL SOSTEGNO! C'ERA UN TIPO DOPO LA CHICANE CHE A OGNI GIRO MI TIRAVA SU IL POLLICE E QUESTO MI DAVA LA CARICA, È STATO DAVVERO GRANDIOSO, ANDAVO DRITTO E GIRAVA A SINISTRA, SULLA DESTRA ERA PIÙ O MENO OKAY, MA QUANDO ANDAVO A SINISTRA BISOGNAVA ABITUARSI, PER QUALCHE GIRO POI ERA OKAY, MA CONTINUAVA A CAMBIARE ED ERA DIFFICILE, TI RIMANE SEMPRE IL PENSIERO IN TESTA SU COSA FARE, NON È IDEALE MA ORMAI NON CONTA PIÙ, COMPLIMENTI AL TEAM PER IL DOPPIO PIAZZAMENTO! PRIMA FAREMO UN PAIO DI GIORNI DI TEST QUI, MA A PARTE QUELLO NON HO GRANDI PIANI, CERCHERÒ DI GODERMICI UN PO' DI TEMPO A CASA, PASSIAMO GIÀ TANTO TEMPO IN GIRO PER IL MONDO, HO UNA FAMIGLIA, QUINDI SARÀ BELLO PASSARE QUALCHE GIORNO A CASA E GODERMELA».

# GP

## UNGHERIA

### LA STORIA



di Andrea Cordovani

# La prima-live di Marchionne

## SI È STUPENDAMENTE ROTTO L'INCANTESIMO: IL PRESIDENTE DELLA FERRARI HA GUSTATO UN GRANDE TRIONFO DAL VIVO

**U**n giorno come questo, Sergio Marchionne lo sognava sin da quando ha messo i suoi effetti personali a Maranello. Sembrava quasi un incantesimo. Da quando è diventato presidente del Cavallino non era ancora riuscito a gustarsi un successo dal vivo. Lui nei box e i suoi ragazzi lì tra paddock e pista. Mai una gioia. Quella gioia è arrivata tutta insieme a Budapest, nel momento più difficile della stagione, dopo una trasferta a Silverstone che sembrava aver riportato il Mondiale di F1 al solito cattivo dominio della Mercedes turboibrida. E invece soffrendo da cani, sbuffando e resistendo alla grandissima quella Ferrari che il Presidente ha fortemente voluto, non solo ha vinto ma ha anche artigliato una fantastica doppietta, la seconda della stagione. «Un'altra bandiera a Maranello», ha urlato via-radio Sebastian Vettel nel momento del godimento massimo. Roba da brividi per tutti quelli che non hanno mai smesso di credere a una Rossa in grado di giocarsela fino in fondo con la Mercedes. Roba da brividi anche per Sergio Marchionne che, rotto l'incantesimo, spezzato il tabù vittoria dal vivo, ha perso per un po' anche l'uso della parola. Aveva un nodo in gola davanti ai microfoni, commosso, quasi frastornato. Troppo bello tutto in una volta. «Non riesco a parlare», ha farfugliato mentre Maurizio Arrivabene gli correva incontro ad abbracciarlo.

Se l'è dovuto sudare fino in fondo come tutti i ferraristi questa doppietta strepitosa: nella seconda metà del Gp un po' tutti (anche a casa sul divano) hanno iniziato ad agitarsi freneticamente con quelle due Rosse davanti e dietro minaccioso Lewis Hamilton. Stavolta è stata Budafest in piena regola. Così stordente da far dimenticare a Marchionne anche di aver mai visto le Ferrari vincere dal vivo. «Vittoria sofferta, ma bellissima, non mi ricordo quale fosse l'ultima vittoria della Ferrari a cui ho assistito dal vivo (è la prima da numero uno a Maranello, ndr) - ha dichiarato - ora poco riposo per i ragazzi perché c'è ancora tanta strada da fare. Comunque per ora la Ferrari è da nove». Da nove (anzi da 10 e lode) sono stati i suoi ragazzi in pista. Vettel con le sterzo sbilenco e Raikkonen devastante scudiero. Che adesso si preparano a siglare il prolungamento della loro avventura a Maranello. Con una firma che potrebbe arrivare al Gp d'Italia. «Speriamo di ripetere tutto questo a Monza, i piloti stanno molto bene insieme, non vorrei rischiare di rovinare questa squadra, speriamo di confermare entrambi per il 2018», ha detto ancora Marchionne. Sembra insomma solo una formalità, adesso, la riconferma di Seb e Kimi: «Avremo tempo per pensare a queste cose nella pausa. Quanto alla soddisfazione, è composta perché ci sono ancora tante gare da disputare, vediamo se faremo vacanze o meno. Sono contento per l'Italia, questa gara non finiva mai», ha chiarito Maurizio Arrivabene. «Per firmare un contratto non ci vuole molto», ha aggiun-

**VITTORIA SOFFERTA E BELLISSIMA. NON RICORDO L'ULTIMO TRIONFO CUI AVEVO ASSISTITO DI PERSONA...**

**SERGIO MARCHIONNE**



**SEB E KIMI STANNO MOLTO BENE INSIEME. NON VORREI RISCHIARE DI ROVINARE QUESTA SQUADRA**

**SERGIO MARCHIONNE**



fotografie COLOMBO



to Vettel che col Mondiale che adesso va in ferie si ritrova con un vantaggio di 14 punti su Hamilton con le Rosse che hanno portato a meno 39 il distacco dalle Mercedes. Data per spacciata dopo Silverstone, la Ferrari ha replicato alla grande in Ungheria. Sembrava un sogno nello scorso inverno, quando il solo Marchionne ci credeva e in cuor suo aspettava un giorno come quello vissuto a Budapest in mezzo alla sua squadra (voluta e difesa «fateli lavorare in pace») con due Ferrari davanti e dietro tutti quanti. ●



## PRESIDENTISSIMO ALLE STELLE

A lato, Marchionne plaude il trionfo di Seb e Kimi con Piero Ferrari che regge orgogliosamente la coppa. A destra, il presidente con Niki Lauda e, al centro, con Mattia Binotto. In basso, tutto l'entusiasmo del tifo Ferrari alla premiazione e, sotto, Raikkonen, l'arma in più della Rossa



# SF70H adattata al toboga magiaro

SCOPRIAMO TUTTE LE MODIFICHE CHE HANNO RESO LA ROSSA PERFETTA PER IL TORTUOSO E DIFFICILE TRACCIATO UNGHERESE

**V**iste le **caratteristiche** tecniche della Sf70-H, come il passo corto e la migliore capacità di destreggiarsi nei circuiti tortuosi, tutti attendevano una Ferrari più prestazionale in Ungheria rispetto a quanto visto nelle ultime piste incontrate; e di fatto così è stato. Sicuramente hanno contribuito, in questo, anche gli aggiornamenti di tipo aerodinamico portati in pista all'Hugaroring.

Ai deflettori laterali, sono stati aggiunti tre profili obliqui che migliorano l'efficienza dei flussi deviati ai lati del corpo vettura. Allo stesso scopo, sono stati inseriti sull'estensione del "vassoio" altri deviatori che "puliscono" e migliorano il flusso aerodinamico prima del fondamentale passaggio sotto il fondo vettura.

Aumentati anche il numero degli slot sul fondo davanti alle gomme posteriori. Da cinque slot si passa a ben sette incrementando, quindi, la capacità di smaltire la contropressione generata dagli pneumatici durante l'avanzamento della monoposto e le turbolenze che generano con loro il rotolamento e la deformazione che subiscono durante la percorrenza delle curve.

*Antonio Granato*



LA PRESSE



# GP

## UNGHERIA

### IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini

#### IL GRAN GIORNO DI ICEMAN

Ecco Kimi tenere a bada Bottas e, sotto, al pit-stop. La gara magiara è stata la più bella della stagione per Kimi. Ancor più di Montecarlo, perché ha cementato l'unità del team

**S**ta scritto nella pagina più alta e nobile dei Vangeli. Amate i vostri nemici e pregate per loro. Tutto vi sembrerà più facile e meglio sopportabile, dopo. Ora, io sinceramente dubito che Kimi Raikkonen legga con attenzione Giovanni, Matteo, Luca e Marco. Escludo abbia mai approfondito le epistole di Paolo. Però... Però, può essere che durante quella tumultuo-



GETTY IMAGES

# Kimi Junior vi piace, eh?

## SPIEGAZIONE SEMISERIA DI UNA RIABILITAZIONE FIN TROPPO TARDIVA: AL POSTO DI RAIKKONEN SULLA SF70H C'ERA IL FIGLIO

sa, spasmodica seconda parte del l'indimenticabile Gran Premio d'Ungheria, ecco, può essere che quella aurea massima abbia fatto capolino tra i pensieri del Santo Bevitore. Nei miei, di sicuro. Guardavo e mi chiedevo: ma adesso che cosa si inventeranno, i detrattori del finlandese in servizio permanente effettivo? Cosa tireranno fuori, tutti quelli che non si capacitano ancora, dieci anni dopo!, del verdetto iridato del 2007? E gli orfani inconsolabili di Alonso, che pure a Budapest è stato formidabile, come potranno continuare a

sostenere che Raikkonen è bollito come lo zampone al Diana di Bologna, passato di cottura come una brodaglia andata a male, eccetera? E come se la caveranno quelli che ostinatamente non si erano accorti di una cosuccia da niente, cioè che quando la Rossa va il Vecchio, uno dei quattro bipedi ad aver vinto il mondiale con il Cavallino negli ultimi 42 anni, sì, sta lì, addosso al suo capitano, talvolta persino davanti (e' accaduto tre volte in qualifica negli ultimi sei Gp, ehm ehm)? E quelli che contano i punti in meno nei confronti di Seb

scordandosi i due Gran Premi in meno di fatto disputati dal Santo Bevitore, incolpevole vittima dei raptus del connazionale Bottas? Eh, quante e quali cose ci stanno, dentro e dietro uno stoico secondo posto! E come suona male, se non penoso, leggere il comportamento di Kimi a Budapest ad una promessa di rinnovo contrattuale! Come se Marchionne, per deciderne la riconferma, avesse bisogno di una prova fedeltà. Da parte di uno che sta in pista dal 2001 (duemilauno, esatto), che ha vinto quello che ha vinto, che ha contribuito a scrivere la storia della Ferrari. E che all'Hungaroring ha rinunciato alla gioia più grande per aiutare il compagno e la Scuderia. Proprio un fesso, eh? Va bene, basta. La faccio finita e recupero il precetto evangelico. Amate i nemici e pregate per loro. In fondo, adesso posso rivelarlo, hanno ragione. Hanno sempre avuto ragione. Lo dico? Lo dico. Lo svelo? Lo svelo. A Budapest, sulla seconda Rossa, in realtà c'era il figlio di Raikkonen. Spero che a Spa, fra qualche settimana, vada forte come il padre. Buone vacanze. ●

COLOMBO



L'USCITA DEL VENERDÌ ALLA CURVA UNDICI CON LA HAAS NON HA COMUNQUE TOLTO MORALE E DETERMINAZIONE AL PILOTA DI MARTINA FRANCA, CHE TORNERÀ A GUIDARE LA MONOPOSTO USA NELLE LIBERE DEL GP D'ITALIA

# Bon Giovi esce e soffre

GETTY IMAGES

**B**UDAPEST - L'immagine televisiva è anche questa volta spietata. La Haas Vf-17 piantata contro le barriere della curva undici è quella numero cinquanta, il caso è quello di Antonio Giovinazzi. Non è ancora trascorsa la metà della prima sessione di prove libere, e l'esperienza del ventitreenne di Martina Franca sul tracciato di Budapest è già finita. Con otto giri alle spalle caratterizzati da un ritmo giro in costante crescita, dopo che il pilota italiano aveva segnalato al muretto box problemi di tenuta al retrotreno della sua monoposto, la vettura del terzo pilota della Ferrari è partita in testacoda arrestandosi contro le barriere. I danni sono ingenti, la sessione interrotta. Nella mente scatta subito l'associazione i due crash di Shanghai, avvenuti nel momento meno opportuno e con la massima esposizione mediatica. Se in Cina le uscite del pugliese potevano essere ricondotte a un lecito azzardo in prova e a un errore d'inesperienza in gara, a Budapest la situazione è diversa. Il compito di Antonio era esclusivamente quello di compiere il lavoro richiesto dallo staff tecnico Haas e riconsegnare la vettura a Kevin Magnussen per il turno successivo. Seppur il confronto con gli altri sia inevitabile, non vi era una particolare necessità di forzare, per di più nelle prime fasi del turno. Ed è lecito domandarsi se ci sia stata un'anomalia nella reazione della Vf-17 alla base dell'uscita di Antonio. Pochi minuti prima, la stessa sorte era toccata a Romain Grosjean, più fortunato

nel limitare i danni, e forse poteva essere opportuno richiamare il pilota italiano per una verifica o avvisarlo. «La macchina è schizzata fuori in maniera molto aggressiva, imprevedibile. Ho cercato di tenerla in pista, ma con queste vetture non c'è nulla da fare. Nei primi giri il ritmo non era male - ha raccontato Giovinazzi - . Con la squadra abbiamo analizzato i dati per comprendere a fondo che cosa è successo. Sono dispiaciuto per aver perso cinquantacinque minuti del mio turno e aver creato un

problema a Kevin Magnussen». Molto diretta la sintesi del Team Principal della Haas Gunther Steiner, che non ha esitato a definire problematico l'inizio del fine settimana. «È stata la peggior giornata dal nostro debutto. Non so da dove iniziare per spiegare cosa è successo, con due vetture fuori pista nella prima sessione e problemi che passavano dal sotto sterzo a sovrasterzo. Fortunatamente, una delle due monoposto incidentate

ha subito danni minori e abbiamo potuto migliorarci nel secondo turno sul set-up». Parole che aiutano ad inquadrare l'uscita di Giovinazzi, ma che non alleviano il senso di ferita del pilota pugliese, che riprenderà il volante della vettura a Monza. Giovinazzi sosterrà invece con la Ferrari Sf70 H i test Pirelli della prossima settimana, spostandosi per due giorni a Barcellona.

## Niente Honda a Hinwil

Rimanendo in tema Ferrari, Budapest è stato anche teatro del cambio di direzione

Sauber, che il venerdì, dopo solo tre mesi, ha rinnegato la partnership con Honda per la fornitura della power unit in ottica 2018 e il giorno successivo ha comunicato il proseguimento del legame con la Casa di Maranello, che diventerà molto più serrato. Il motore fornito al team svizzero sarà quello nuovo e non più quello dell'anno prima.

«I cambiamenti nel management della scuderia di Hinwil ha portato al termine della nostra partnership. Le nostre strade con la Sauber si dividono consensualmente» ha commentato il General Manager della divisione Motorsport della Casa del Sol Levante Masashi Yamamoto.

## Sauber felice di avere i motori Ferrari

Il nuovo boss della Sauber Frederic Vasseur è stato, come da sua abitudine, molto chiaro: «Io devo fare gli interessi della mia squadra e le mie scelte compiute vanno esclusivamente in questa direzione. Il legame con Ferrari è molto solido e consolidato. Possiamo proseguire con Ferrari in modo efficace e rapido, focalizzandoci sugli sviluppi per il 2018». L'accordo pluriennale fa presagire che la scuderia elvetica possa diventare la meta ideale per fare debuttare nella massima serie Charles Leclerc o lo stesso Antonio Giovinazzi. Anche perché Geene Haas non intende metter mano al line-up 2017, che sarà confermato.

«Non abbiamo ancora parlato con la Ferrari in merito alla possibilità di diventare lo sbocco per i suoi giovani piloti, ma potrebbe essere una buona opportunità» ha concluso Vasseur, alimentando le voci che vedono Leclerc e Giovinazzi candidati per un volante Sauber l'anno prossimo. ●

VENERDÌ È STATA LA PEGGIOR GIORNATA PER NOI DAL NOSTRO DEBUTTO. CON DUE VETTURE FUORI CAUSA

GUNTHER STEINER

”

# GP

## UNGHERIA

### IL TERZO GODE

di Alessandro Gargantini



# Bottas risarcito



#### SORPASSO NEL FINALE

In dirittura d'arrivo Lewis restituisce il 3° posto a Bottas, che con merito è andato a podio. Sotto, Valtteri si spiega con Seb

### VALTERI CEDE A LEWIS PER FARGLI INSIDIARE LE ROSSE MA NON VA COSÌ, QUINDI SI RIPRENDE LA POSIZIONE E VA SUL PODIO

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**B**UDAPEST - Quando non se lo aspettava più nessuno, con uno scarto plateale in vista del traguardo, Lewis Hamilton si è fatto da parte e, con quel sincero rammarico che traspariva nelle interviste del dopo gara, ha lasciato a Valtteri Bottas il gradino più basso del podio. E tre punti che alla fine della stagione potrebbero pesare come un macigno. Un pilota con un grosso ego come Lewis che lascia il passo è tra le più belle e (per molti) inattese, novità del fine settimana. Sorpresa e ammirazione scaturiscono da un gesto che, insieme al dominio Ferrari, rimarranno come tracce indelebili di questo Gran Premio. Il tre volte campione del mondo che lascia passare il suo meritevole team mate. C'è proprio da rifletterci.

#### Questione di (in)delicatezza

Qualcuno ha percepito un'indelitezza nella platealità del modo, ma rimane il gesto e il suo valore. Vero che il finlandese aveva fatto passare il compagno di squa-

dra nel corso del quarantaseiesimo giro per consentirgli di graffiare le Ferrari, ma a missione fallita il vice campione del mondo ha alzato il piede, rispettando il compagno, senza sollecitazioni dal muretto box. Un'azione che evidenzia come Valtteri Bottas si sia conquistato in questi mesi la stima e il profondo rispetto dell'inglese, col suo modo di correre e con la sua lealtà. Virtù che alla fine, pur facendosi violenza, Hamilton ha voluto rispettare.

#### Onore al finlandese

Bravo Bottas, dunque. Perché l'episodio fa certamente onore anche al finlandese, al quale con un gesto Hamilton ha tolto l'etichetta del gregario, e che ora insegue Sebastian Vettel a trentatré lunghezze. Diciannove in più del compagno di squadra, ma di fatto è a un soffio dal vertice della graduatoria e in piena lotta per il titolo. Con la Mercedes che, nelle parole di Toto Wolff, ha scelto di giocare a due punte, senza dare priorità. «Non è stato il no-

stro miglior fine settimana, qui le Ferrari ci hanno sorpreso - ha commentato Bottas, al quale sin dalle prove era suonato il campanello d'allarme - Il nostro lavoro nel corso del fine settimana non è bastato. In qualifica abbiamo limitato i danni nonostante il surriscaldamento delle gomme nel terzo settore. Ma qui le Rosse erano più veloci».

Il tutto combacia con quanto aveva spiegato James Allison, che aveva riferito che le Mercedes in Ungheria hanno dovuto rimboccarsi le maniche dopo il divertimento di Silverstone.

#### Il nodo del contratto pare sciolto

Ora che il nodo del contratto pare definitivamente sciolto, Valtteri Bottas nel momento del bisogno non esiterà a restituire il gesto con gli interessi.

In quella che sembrava la serata della cene da offrire dalle prime guide ai loro compagni di squadra, Lewis ha mostrato la sua natura. Si è messo alla pari del ventisettenne di Nastola, dichiarandosi orgoglioso di un gesto che rispecchia il suo istinto ingovernabile e, almeno oggi, genuinamente generoso.

Un comportamento che, dopo l'oramai celebre pugno sul tavolo, ha convinto anche Toto Wolff: «Se perderemo il titolo con Lewis per tre punti, sarà come essersi sparati alle ginocchia! Alla lunga, però questo comportamento paga. Così abbiamo vinto tre titoli, va bene così!». ●



COLOMBO

GP

UNGHERIA

IL RIMPIANTO

di Massimo Costa

HAMILTON LOTTA MA NON RACCOGLIE TANTO

Lewis, sotto, all'attacco di Verstappen, ha fatto ciò che ha potuto, ma alla fine non è riuscito a impensierire le Ferrari in fuga e ha dovuto ridare, pur riluttante, il 3° posto a Bottas



LA PRESSE

# Hamilton rosso dai dubbi

L'INGLESE NEL FINALE HA RESTITUITO IL 3° POSTO A BOTTAS  
MA ADESSO GIÀ TEME DI RIMPIANGERE I PUNTI PERSI...

**B**UDAPEST - È stato un gesto galante quello della Mercedes. Ma Lewis Hamilton ne avrebbe sicuramente fatto a meno. Lui però, agli ordini di squadra non ha (quasi) mai disobbedito e così all'ultimissima curva del giro conclusivo, tra la sorpresa generale ha ceduto il terzo gradino del podio a Valtteri Bottas. Come mai? Al 45° passaggio, al finlandese è stato chiesto di far passare Hamilton, più veloce in quel momento dopo aver montato le gomme soft, per tentare di andare all'assalto delle due Ferrari, di poco davanti a loro. Una mossa comprensibile, dettata dal box Mercedes in quanto avevano capito che Sebastian Vettel era in difficoltà con lo sterzo.

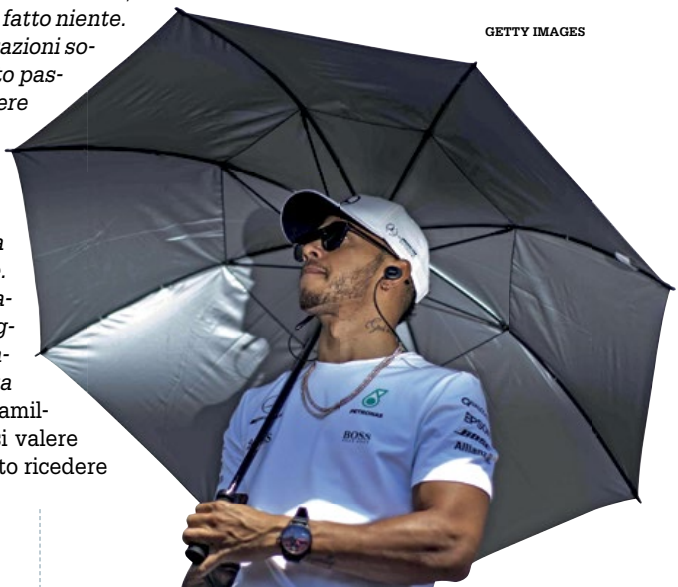
Bottas ligio al proprio dovere l'ha fatto goffamente, alla prima curva, quasi fermandosi tanto che Niki Lauda si è come spazientito. Di certo, la frenata da Nonna Papera di Bottas non era polemica, come fece Felipe Massa nei confronti di Fernando Alonso a Hockenheim 2010 quando erano in Ferrari, ma piuttosto pareva intimorito nel non voler dare fastidio al compagno di squadra. Hamilton a quel punto era lontanissimo dietro alle due Ferrari e praticamente aveva raggiunto Kimi

Raikkonen, il quale indossato l'elmetto sacrificale era pronto a combattere per difendere il suo comandante. Il finlandese ha rintuzzato ogni tentativo di avvicinamento di Hamilton e dopo qualche giro i suoi pneumatici non erano più performanti. Hamilton si è arreso: «*Ero molto veloce quando ero dietro a Bottas, ma non avevo la radio in quel frangente e non potevo dire alla squadra di lasciarmi andare avanti. Ho perso tempo dietro di lui e in realtà dal box potevano vedere la situazione, però inizialmente non hanno fatto niente.*

*A un certo punto, le comunicazioni sono riprese, Valtteri mi ha fatto passare e sono andato a prendere Raikkonen, ma non ce l'ho fatta ad attaccarlo. Così alla fine ho fatto la cosa giusta anche se spero che quei tre punti persi non li debba rimpiangere a fine stagione. È stato strano dover rallentare sette secondi per farmi raggiungere da Bottas, ma siamo una squadra ed è andata così». L'accordo era che se Hamilton non fosse riuscito a farsi valere con le Ferrari, avrebbe dovuto cedere*

la posizione, e così è stato. Toto Wolff ha commentato: «*Abbiamo fatto tutti i calcoli possibili anche con l'aiuto di Allison dalla sede di Brackley perché Verstappen era dietro a Bottas e non volevo che facessimo la figura dei tonti. Lewis è stato d'accordo nel farsi passare da Valtteri e dunque l'abbiamo fatto*». Già, ma non tutti erano d'accordo in Mercedes. Pare infatti che Niki Lauda fosse fortemente contrario. Da ex pilota e tre volte campione del mondo (quello del 1984 vinto su Prost per 0,5 punti, mentre perse nel 1976 per 1 lunghezza a favore di Hunt) sa meglio di tutti che quando si lotta spalla a spalla con un avversario tosto, lasciare per strada ben tre punti per dare una immagine di sportività, non ha molto senso. Forse Wolff ha pensato che il trionfo Ferrari a Budapest è stato solo un colpo di fortuna dettato dalle particolari caratteristiche del tracciato? Se è così, un eccesso di sicurezza che ha portato Lauda a non essere d'accordo mentre Hamilton più passava il tempo e più nutriva dubbi: «*L'ho lasciato andare, ma se a fine anno...*». ●

GETTY IMAGES

AUTO  
SPORT  
N°

21

# GP

## UNGHERIA

### F1 AUTOSPRINT AWARD



di Mario Donnini

#### MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# KIMI RAIKKONEN



**D**a Iceman a Assistan: l'amore per un posto in Ferrari e l'amicizia per Seb portano a questo. Ci sono anche domeniche in cui vince il secondo. E il primo se ne deve fare una ragione, pensando solo a ringraziarlo. Sono rare, rarissime, ma proprio per questo - per certi versi -, paiono più belle. Ciò che ha fatto Kimi per Seb, dalla prima frenata all'ultima accelerazione del Gp magiaro, per certi versi ricorda la scorta di Villeneuve a Scheckter a Monza 1979, anche se quel giorno a Monza c'era in ballo un titolo strameritato e le T4 filavano perfette, mentre la

lotta 2017 è tutta in divenire e perfettibile, attimo per attimo. Di certo l'iperfelice pacca sulla spalla che Seb ha dato a Kimi in saletta nel post-gara è la sintesi di questa antologica vittoria Rossa che arriva in un momento delicatissimo, soprattutto grazie al gregariato del finlandese. Che non vince da Australia 2013 e non gode in Rosso da Belgio 2009, eppure a Budapest ha pensato solo alla squadra. Sorridendo, alla fine. Che meravigliosa differenza dal podio ammusato di Monaco... A quasi 37 anni Kimi si dimostra immenso ferrarista e grande uomo.

COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

#### MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# FERNANDO ALONSO



**F**ernando on the beach is the best degli altri, punto. Grandioso settimo in prova e sontuoso sesto al traguardo, con la soddisfazione del giro più veloce nel finale -, che gli fa muovere di un briciolo le sue sedimentate statistiche complessive, il giorno dopo del suo trentaseiesimo compleanno. Con un sorpasso a Sainz, al 38° giro, all'esterno della curva due, che è una delle infilate più belle dell'annata, in una porzione di pista difficile e a resa massima. Quanto a Carlito, in precedenza l'aveva già controsorpassato alla piega uno, tanto per fargli capire che lo considera maestro, ma lui mica si sente bidello. E alla fine Matador festeggia il tutto su un'emblematica sdraia in pit-lane, facendo il verso a se stesso. Felice, paraculo, ancora fortissimo, perché lui seppur di poco a Budapest è l'ultimo arrivato a pieni giri, mentre il giovane e promettentissimo compagno di squadra Vandoorne si ritrova bravo decimo ma con altri tre doppiati davanti. A sottolineare che a parità di McLaren la differenza tra il top driver spagnolo e il pretender belga la fa ancora abissalmente la classe del primo. Hola, campeón. Anzi, happy holiday, spiritosone.

AUTO  
SPORT  
N°



### DI RESTA, RITORNO INATTESO, PRECIPITOSO E DIGNITOSO

Sopra, Di Resta con la Williams numero 40, tale e quale al quarantennale del team, ha guidato solo in qualifica e in corsa s'è ritirato a 10 giri dalla fine. Sotto, la festa Rossa e, nell'altra pagina, Alonso on the beach, buon 6° in gara

SUTTON-IMAGES.COM

## MIGLIOR FILM

# PAUL DI RESTA

**L**o scozzese, 31enne loriundo con padre originario di Corigliano di Sessa Aurunca, Caserta, è protagonista di due weekend consecutivi apparentemente

tratti da un'avventura a fumetti di Michel Vaillant, tanto la trama sembra accattivante e gioiosamente improbabile, nonché narrativamente avvincente. Prima a

Silverstone sostituisce in extremis a Skysport F1 Martin Brundle causa malore e poi a Budapest dopo la fine delle libere viene schierato al posto di Massa indispo-

sto. Quattro anni di assenza dalla F.1 - da Brasile 2013 -, mai vista una F.1 turboibrida da spremere in Q1 e eccotelo, in 4 giri che più secchi non potrebbero essere, far meglio della Sauber di Ericsson e finire a sette decimi secchi da Stroll, sul tracciato che le Williams patiscono di più. Penultimo in griglia, okay, ma in alto per sor-

presa e consenso suscitati tra addetti ai lavori e race fans. Quindi in gara ha il solo target di sorpassare le Sauber, ma la Fw40 si rompe e a 10 giri dalla fine è costretto al ritiro. A chiudere un luglio che lo vede anchorman e panchinaro deliziosamente improvvisato. Chapeau per adattabilità, prontezza e qualità dei riscontri.

COLOMBO

## MIGLIOR REGIA

# FERRARI

**I**l team Rosso arriva all'Hungaroring circondato da pressioni terribili e se ne esce non solo con una doppietta che fa storia, aritmetica e morale, ma con una prova di squadra immensa e lo spogliatoio talmente cementato da far invidia alla Mapei. Raramente nell'epopea quasi settantennale della F.1 s'è vista coppia più affiatata di quella composta dai Raikkonen e Vettel di Budapest. Così come, nondimeno, il muretto Ferrari mostra d'aver lucidità adamantina e palle in titanio, antepo- nendo quale valore fondamentale da tutelare la protezione della leadership in gara di Vettel. E Seb in team radio ammette d'aver problemi rilevanti allo sterzo che tira a sinistra sin dal 25esimo giro, disputando quindi 45 tornate piene con la convergenza sballata, cosa che avrebbe spedito uno di noi qualsiasi almeno per mezz'ora nel garage di Gigi il Gommista. E che invece vede la Ferrari unita e stretta attorno a Bellopampino, per salvargli e salvarsi giornata, vittoria, classifica e mondiale, sacrificando a malincuore Kimi. E riuscendoci alla grande, in un capolavoro autoriale di regia pure da Palma d'Oro di Cannes, toh.





LA STATUETTA SPEZZATA

# MAX VERSTAPPEN

**M**a era poi così necessaria e inevitabile la ruotata a Daniel Ricciardo rifilata da Max Verstappen alla curva due, subito dopo il via? Chiaro, il fatto che l'olandese fosse stato generosissimo e arrebbante nello sfidare i rivali alla prima frenata, tanto da ritrovarsi subito dopo con le pive nel sacco causa il compagno di squadra, in grado addirittura di beffarlo all'esterno della seconda piega, deve avergli mandato il sangue al cervello. Ma da qui a devstargli fiancata, gara e weekend, ce ne dovrebbe correre. E invece no. Bang. E a casa, Daniel. Il quale Daniel con humour alla soda caustica intelligentemente commenta (quasi) a freddo: «Max oggi era molto giovane», che nella storia mondiale della diplomazia inferocita è il modo più carino e lateralmente comico per dare a uno - episodicamente e one shot - del coglione. Oddio, la scorrettezza di Max, oltre che gratuita, in effetti ha pure un che di grave, perché va a rendere critici rapporti interni in seno al team che non lo erano mai stati. Con un Ricciardo aggressivo, velocissimo e mai scorretto. Peccato per l'australiano, la Red Bull, peccato per lo stesso Max, che mostra così di aver ancora qualcosa da maturare dentro di sé. E peccato per il clima con cui tutta la corte del patron Mateschitz affronterà il Gp del Belgio, a Spa.



LA PRESSE



MIGLIOR FOTOGRAFIA

# MERCEDES

**W**olff e Lauda s'incazzano, ché le palle ancora gli girano, però 'ste palle le hanno pure loro belle toste, visto che lasciano correre Bottas e Hamilton privilegiando le giuste e dovute chance di quest'ultimo, costringendolo però nel finale a ridare la terza piazza al finnico. Un Bottas che gliela aveva ceduta con cortesia così plateale al 46° giro da sconfinare nella scortesia sensazionalista. «Noi nel team abbiamo uno spirito e valori da rispettare - ha detto Wolff -, per questo abbiamo offerto a Lewis la chance di insidiare le Rosse, facendogli però restituire la posizione nel finale, quando era certa la doppietta dei rivali. Perché per noi i principi sono importanti». Bello, no? Oddio, fosse vero fino in fondo, Toto non avrebbe tirato il solito cazzottone in tavola davanti allo sbigottito Niki, quindi tutto questo spirito operoso e fratesco da polisportiva camaldolese è anche un po' un'esagerazione, neh. Anche perché, cavolo, se a fine anno a Lewis dovessero mancare proprio 'sti punticini, poi Toto altro che cazzottoni sul tavolo... Fatto sta che i tedeschi son sempre fortissimi. E fanno show, anche perdendo d'un soffio sul circuito a loro più ostico. Ehm.

COLOMBO





### VERSTAPPEN IRRIDUCIBILE & PULP. PURE TROPPO

Sotto, Verstappen tira la staccata a Hamilton. L'olandese sarà quinto, dopo aver subito un penalty di dieci secondi dopo la ruotata rifilata a Ricciardo. Soto, il vincitore Vettel in festa e, nell'altra pagina, in basso, Wolff perplesso



### MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# SEBASTIAN VETTEL

**Weekend** più ideale non poteva viverlo, Sebastian Vettel, che esce dalla graticola di Budapest poleman, vincitore e a + 14 punti nel mondiale, nella gara più torturante del campionato e al volante della monoposto ahilui più sbicentrata che abbia guidato in questo strano ma esaltante 2017. In poche parole, Bellopampino aveva tutti gli ingredienti per vivere un fine settimana confortante e invece ne esce in netto vantaggio rispetto al più ansiogeno dei suoi competitor, Hamilton, facendogli marameo e rendendolo più ansioso. Seb dal 25° giro pare avere mondo e sorte contro, eppure sguscia indenne dal guaio patito riaumentando vantaggio e speranze iridate nonché riballando a mo' di "Vettel Dance" la canzone "Walk Like An Egyptian" delle Bangles, già mimata dopo i trionfi Australia, Bahrain e Monaco. Hit spopolante nel 1986, anno in cui il team favoritissimo, più forte e competitivo come potenziale, cioè la Williams- Honda, perse il mondiale a vantaggio della McLaren-Tag-Porsche di Prost che ebbe soprattutto il merito di far tanto fieno uscendo indenne da tanti potenziali casini. Capito il fascino dei ricorsi storici?

COLOMBO



## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	ALONSO
PILOTA MENO COMBATTIVO	ERICSSON
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RICCIARDO
PILOTA MENO SFORTUNATO	VERSTAPPEN
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	FERRARI
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	FERRARI

# GP

## UNGHERIA

### L'EXPLOIT

di Massimo Costa

Con un ottimo sesto posto Alonso il giorno dopo il suo 36esimo compleanno ha ottenuto il suo miglior risultato stagionale. Primi punti iridati nel 2017 anche per Vandoorne. in basso a destra

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

# McLaren punti per due

## PER LA PRIMA VOLTA QUEST'ANNO ALONSO E VANDOORNE CHIUDONO ENTRAMBI NELLA TOP TEN. GIORNATA DA RICORDARE

**B**UDAPEST - Dopo la qualifica, la sontuosa hospitality McLaren era stata addobbata di tutto punto, stile carnevalesco, con festoni che richiamavano la bandiera spagnola, qualche ragazza vestita con abiti tradizionali, musica. Un attimo di smarrimento: festeggiano così l'ingresso in Q3 di Fernando Alonso e Stoffel Vandoorne? Possibile? No, o meglio, è capitato giusto giusto. Ma il vero motivo della Festa era il compleanno di Alonso che sabato ha festeggiato i 36 anni. Accompagnato dalla splendida Linda Morselli, Fernando ha condiviso per una buona oretta con la squadra, i giornalisti e gran parte del paddock, un momento di serenità e divertimento. Un preludio a quanto poi accaduto domenica, con Alonso favoloso primo attore, sesto al traguardo, il miglior risultato stagionale per lui e per tutto il team in una annata quanto mai priva di soddisfazioni. E si è anche portato a casa il giro più veloce in 1'20"182.

La velocità massima raggiunta però, è stata la solita, desolante: 309,8, 16esima assoluta, contro i 319,6 della Mercedes di Bottas, primo di questa particolare classifica. Ma a Budapest, lui sapeva che poteva esserci la svolta e anche per questo motivo a Silverstone aveva pagato la pesan-

te penalità che lo aveva relegato ultimo, cambiando di tutto e di più sulla power unit Honda, proprio per essere certi che in Ungheria tutto potesse filare liscio. Circuito lento, che premia le caratteristiche del telaio, privo di lunghi rettili, a parte quello di arrivo, l'Hungaroring ricordava ad Alonso il tracciato cittadino di Montecarlo: «Nel Principato non c'ero, ma sia Stoffel sia Jenson che mi aveva sostituito perché ero alla 500 Miglia, avevano conquistato la Q3. Sento che possiamo farcela anche qui». Ed è andata così, poi la bella gara, il duello con Carlos Sainz e la Toro Rosso-Renault, il sorpasso riuscito nel finale. Alonso, quando è transitato sul traguardo finale, ha festeggiato come se avesse vin-

to. E lo si può capire dopo le tante frustrazioni. Era anche andato a Indianapolis per dimenticare e cercare di entrare nella storia, ma pure là si era ritrovato KO per colpa del motore Honda. Un incubo.

Aveva voglia di scherzare prima del via, Alonso, e si divertiva a raccontare che Ferrari e Mercedes se la sarebbero dovuta vedere con lui. Conclusa la gara, mentre i due piloti Ferrari festeggiavano e gran parte degli 80.000 spettatori presenti li omaggiava, lui ha trovato il modo per attirare l'attenzione dei fotografi e dei cameramen. Come? All'ingresso dei box, quasi sotto il podio, era stato creato un enorme dipinto raffigurante Alonso in tuta e in spiaggia, seduto su uno sdraio intento a prendere il sole. Era un modo di Liberty Media per augurare un buon agosto a tutti. Una immagine realmente accaduta quando nel 2015, ritiratosi a San Paolo, Fernando diede spettacolo così. Ebbene, Alonso è piombato sul dipinto con uno sdraio in legno preso chissà dove ed ha imitato se stesso tra le risate generali.

Primi punti 2017 anche per Vandoorne, decimo. Poteva fare meglio, ma il belga ha sbagliato la frenata nella piazzola del pit-stop, arrivando lungo e perdendo tempo. Ma va bene lo stesso, in una giornata così unica per la McLaren, un errore ci sta. ●



# GP

## UNGHERIA

### LA RIVINCITA

di Massimo Costa

# Sainz

## fa 7 su 11

### CARLOS VA ANCORA UNA VOLTA A PUNTI E REGALA ALLA TORO ROSSO UN GRAN SETTIMO POSTO DOPO UNA LOTTA CON ALONSO

**B**UDAPEST - Le polemiche si sono placate. Si guarda avanti, con serenità in casa Toro Rosso. E guarda caso, Carlos Sainz ha ritrovato il modo di vivere un weekend da grande protagonista. Lo spagnolo ha centrato la Q3 e in gara si è esaltato passando sesto al 1° giro: «A un certo punto ho anche pensato che potevo provarci con Hamilton, ma ho preferito risparmiare gomme e macchina e concentrarmi sulla posizione e quelli che potevano essere i miei reali avversari». Per tutta la corsa, Sainz ha combattuto con Fernando Alonso. Non è la prima volta che i due spagnoli, nuova e vecchia generazione, si ritrovano a combattere. E in passato sono anche volate ruotate e manovre intimidatorie.

Ma tra Fernando e Carlos senior (il matador) c'è una profonda amicizia che ha finito per coinvolgere anche Carlos junior che ha sempre considerato Alonso un esempio da imitare. È capitato diverse volte che si siano trovati per allenarsi insieme o fare passeggiate in bicicletta.

Una storia bella che può ricordare quella tra Sebastian Vettel e Michael Schumacher. In Ungheria, Sainz ha tenuto testa ad Alonso per diversi giri, finché non ha dovuto soccombere. Alonso ha commesso due errori quando era alle spalle della Toro Rosso, prima tagliando la chicane, poi arrivando lungo alla prima curva dopo che aveva infilato l'amico-rivale. Ma si è prontamente ripreso passandolo rapida-

mente: «Questa volta la McLaren era più veloce di noi - ha ammesso Sainz - ma la settima posizione è un gran risultato per noi, oro vero». Poi, ha tracciato un bilancio del 2017: «Ora vado in vacanza sereno, la mia prima parte di stagione è stata positiva, ho preso punti in sette delle undici gare disputate e potevano essere di più». Daniil Kvyat invece, la zona punti l'ha sfiorata. Ancora una volta si è preso un punto penalità sulla patente e tre posizioni sullo schieramento di partenza per avere ostacolato Lance Stroll in qualifica. Ma in gara è stato tranquillo, non è rimasto coinvolto o innescato incidenti come in Austria e Gran Bretagna.

Kvyat deve stare molto attento perché sulla patente ha ben 10 penalità, quattro prese nelle ultime cinque gare, quasi un record. E se arriva a 12, scatta la squalifica per un Gp. Il problema è che la ghigliottina gli rimarrà pendente sul collo fino ad Austin quando verranno scalati i due punti presi in Usa 2016. Sarà un caso, ma Pierre Gasly, terzo pilota Red Bull, è stato chiamato in Toro Rosso per preparare il sedile, hai visto mai. A Budapest, è poi girata la voce che la Honda abbia messo nel mirino il team di Faenza dopo il divorzio, arrivato prima di consumare il matrimonio, con la Sauber. La Casa giapponese cerca un team di supporto alla McLaren anche per piazzare gli eventuali piloti Junior. Ma in questo caso enterebbe in conflitto con gli Junior Red Bull. Vedremo nelle prossime settimane come si evolverà la vicenda, rimane il fatto che Toro Rosso non ha smentito. ●

GETTY IMAGES



Il duello tra Sainz e Alonso per la conquista della sesta piazza è stata una delle immagini più belle del Gp a Budapest

GP

UNGHERIA

PRIMO PIANO

di Massimo Costa

DA SKY F1 UK ALLA WILLIAMS

L'ultima volta che Di Resta aveva guidato una F.1 era stato (per 10 giri nel 2014). Commentatore di Sky F1 Uk ai Gp ha sostituito per qualifiche e gara Massa



LA PRESSE

# Adrenalina Di Resta

**SOSTITUISCE MASSA ALL'IMPROVISO PER LE QUALIFICHE E DAL MICROFONO PASSA A GUIDARE LA WILLIAMS. STORIA DA FILM**

**B**UDAPEST - Venerdì mattina si era preparato all'Hungaroring con la troupe di Sky Sport inglese per il consueto lavoro di esperto per la pay-tv di oltre Manica, mansione che svolge con molta professionalità, dicono i colleghi. Una sorta di Matteo Bobbi, se vogliamo paragonare il suo compito al collega di Sky Sport Italia. Era tranquillo Paul Di Resta, nominato pilota di riserva della Williams all'inizio del 2016 e confermato anche per questa stagione. Il 31enne scozzese, cugino di Dario Franchitti (più volte campione Indycar) era arrivato a Budapest dal Moscow Raceway dove aveva partecipato alla gara Dtm per conto della Mercedes, per la quale è pilota ufficiale dal 2014, ovvero da quando è uscito (ingiustamente) dal Mondiale F.1. Improvvisamente, dopo qualche ora di quel venerdì, Di Resta si è trovato nell'occhio del ciclone. Felipe Massa accusava

dei giramenti di testa quando guidava la FW40 e dopo una visita al centro medico del circuito lo hanno portato all'ospedale MH EK Honvedkorkaz della capitale.

Niente di preoccupante, tanto che il brasiliano ha ricevuto l'ok anche dal medico Fia per guidare nel terzo turno libero del sabato mattina. Ma dopo appena 12 giri, Massa ha dato forfait. La sensazione di trovarsi più su una di quelle giostre che ti mandano in tilt piuttosto che al volante della sua Williams era chiara e spiacevole. Felipe ha quindi deciso di tornarsene a casa, a Montecarlo, per riposarsi e capire meglio cosa gli fosse accaduto. Hungaroring, un circuito che per lui continua a essere oscuro dopo il

drammatico incidente del 2009. Di Resta, allertato da Claire Williams e Paddy Lowe, è così ridiventato un pilota di F.1. «Non mi vergogno a dire che ero spaventato, nervoso e ansioso», ha ammesso Paul.

**NON MI VERGOGNO  
A DIRE CHE PRIMA  
DELLE QUALIFICHE  
ERO SPAVENTATO,  
NERVOSO  
E ANSIOSO**

**PAUL DI RESTA**

”



LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

«Non ho mai guidato la Williams attuale e neanche quella dello scorso anno. L'ultima volta che sono salito seriamente su una vettura di F.1 è stato nel 2014 e per soli 10 giri, poi più nulla dopo quelle tre stagioni con la Force India dal 2011 al 2013. Quindi potete capire come potevo sentirmi. Sì, avevo fatto qualche lavoro al simulatore, ma insomma, ritrovarmi nel bel mezzo di un Gp a sostituire Massa andando direttamente in qualifica a tre anni e mezzo dalla mia ultima uscita su una F.1...». Già un vero rischio e vi sarebbe da aprire una bella parentesi sul fatto che un pilota di riserva, seppur esperto, non abbia mai avuto la possibilità di saggiare la monoposto del team per cui lavora. Ma Di Resta, due quarti posti a Singapore 2012 e Sakhir 2013 (58 Gp disputati, 59 con quello di domenica), nel Q1 si è subito portato sui tempi giusti chiudendo a sette decimi da Stroll. Bocche aperte in Williams. Domenica, ha fatto la sua gara tranquilla. «Ci sono mille cose da imparare, ho avuto un approccio conservativo. Stavo andando bene, ma una perdita di olio mi ha fermato a 8 giri dalla fine». Peccato. Era ultimo sì, ma stava inseguendo la Sauber di Wehrlein e Stroll era poco più avanti. Insomma, un rientro da vero talento, quale era, ma che la F.1 non ha voluto capire. ●

# GP

## UNGHERIA

### BASTIAN CONTRARIO



di Mario Donnini

# Kinnunen era un grande

## ADDIO AL PRIMO FLYING FINN A CORRERE IN F.1, RECORDMAN SUL GIRO ALLA TARGA FLORIO E TOP DRIVER IN ENDURANCE

**P**osso dirlo? Stavolta niente F.1 fresca, ma un po' di sano automobilismo di ieri. Per salutare per sempre Leo Kinnunen, scomparso a 73 anni dopo una lunga malattia che l'aveva allontanato da anni dal mondo del Motorsport.

Leo resterà per sempre uno di quei nomi che solo se pronunciati regalano un tuffo al cuore a una generazione di appassionati. Quelli ai quali fondamentalmente della F.1 non è mai fregato niente e che continuano a leggere, vivere e interpretare l'automobilismo come sfida estrema, effimera, potenzialmente mortale e alle soglie dell'impossibile con prototipi rossi o arancionecelesti e su circuiti da sogno.

Leo Kinnunen faceva un lavoro onesto ma non facile. John Wyer per boss, i colori Gulf da divisa, la Porsche 917 come ufficio e per clienti i tracciati strappacuore d'inizio Anni '70, marcando il cartellino nel Mondiale marche più bello di sempre e pure alla Targa Florio stradale, la mamma di tutte le corse.

In quel magico 1970 accoppiato col leggendario Pedro Rodriguez la convivenza non fu semplicissima in termini di dialogo e reciproca simpatia, ma arrivarono quattro fantastici trionfi a Daytona, Brands Hatch, Monza e Watkins Glen.

E poi il giro della morte che per lui diven-

ne il giro della Vita, alla Targa Florio, con la Porsche 908-3 "bicicletta" con cui sfrecciava in 33'36" a 128,571 km/h di media, demolendo di un minuto e mezzo il precedente primato di Vic Elford. Nessuno avrebbe mai fatto meglio e quel record sul giro sarebbe durato per sempre nella storia secolare della Targa Florio. Leo lo stabilì sfruttando un'erogazione del motore a 7000 giri, quando avrebbe potuto contare su un range teorico di 8400, seguendo gli ordini di scuderia che lo volevano conservativo, al terzo turno di guida, pensa te.

Poi la sua strada agonistica sposò prevalentemente la Germania nelle file dell'amico team finlandese AAW Racing Team, su 917 Spyder, quindi con la 917/10 e compiutamente nel campionato Interserie letteralmente dominato, con tre titoli consecutivi dal 1971 al 1973 - solo lo svizzero Herbie Muller, fece altrettanto ma quando la serie era ormai in declino, a metà Anni '70 -. Con la Porsche 917 in versione Can-Am, semplicemente mostruosa e sponsorizzata Colt, Leo ebbe ragione per tre anni di fila di un bruttissimo cliente il quale, oltre che tedesco, guidava il clone del suo stesso mostro e era uno dei tester che la 917 Can-Am l'avevano fatta nascere, cioè Willi Kauhsen. Kauhsen contro Kinnunen, K vs K, per gli appassionati di motorsport rug-

gente quella lotta senza esclusione di colpi diviene saga superoistica da duemila cavalli in ballo, mille a testa, pure su tracciati sconosciuti e esotici quali Keimola, Norimberga e Mainz-Finthen, per dirne tre.

Forte su qualsiasi tipo di fondo, versato ralista, vincente fino al 1979 nell'Arctic Rally, in realtà a Kinnunen l'ultima sensazione ammalante a mancare è la Formula Uno, che assapora solo nel 1974, sempre iscritto dall'AAW Racing Team, ma senza il becco di un quattrino.

Con una Surtees che un meccanico canadese finisce di sistemare in pit-lane in attesa delle qualifiche del Gp del Belgio. Quando la macchina è pronta, Leo parte ma dopo cento metri e fermo perché il tizio ha montato il cambio a rovescio. Ciao, mare.

Lo attendono una mitragliata di mancate qualificazioni, eppure una volta l'imprevedibile gli riesce, al Gp di Svezia, l'occasione unica della vita. Ma il sabato sera il suo meccanico gli rivela una cosa agghiacciante: il motore, l'unico che hanno, in gara potrà durare al massimo otto, dieci giri. Okay. Leo non si scompone.

Metti in berta venti chili di benzina e basta, così parto leggero e faccio vedere al mondo chi è Leo Kinnunen. Pronti, via.

Il Flying Finn ne mangia due, poi in frenata fa la barba pure a Jochen Mass, a due terzi di gruppo, ma poco altro. Dopo otto giri Leo spegne il macinino e accosta, prima che il motore lo lasci andare, tanto che importa. Qualche anno fa, nella sua ultima intervista, prima che il male gli togliesse la lucidità di rispondere, Leo Kinnunen a chi gli ricordava per la decimillesima volta d'essere stato l'ultimo pilota al via di un Gp a indossare un casco jet e gli occhiali motociclistici, lui rispondeva: *«Perché penso che con l'integrale pesante e scomodo in caso di urto mi sarei rotto l'osso del collo. E poi perché mai rinunciare al gusto dell'aria in faccia? Che bello correre con tanto ossigeno addosso...»*.

Cavolo, un secolo prima, quando Hans Ruesch chiede a Tazio Nuvolari perché non vuol gareggiare col casco in testa, Nivola risponde più o meno la stessa cosa.

Perché i grandi, i piloti veri, tosti, forti, sanno essere immensi quasi senza volerlo. Con sbalordita e quieta concordanza. Ecco, questo è stato Leo Kinnunen.

A Monza '74, nell'ultimo tentativo in F.1 della sua vita, resta fregato da subito, perché fidandosi del mondo arriva lasciando il box aperto e gli rubano tutte le gomme. Lui stringe le spalle e se ne torna a casa per sempre. Tanto quel che doveva dimostrare, l'aveva già dimostrato.

E adesso che è volato via, dispiace, ma in fondo per il primo Finlandese Volante a correre in F.1, è stata solo una forma sublime di coerenza. Ciao, Leo Kinnunen. ●

Leo Kinnunen, a lato, era nato in Finlandia a Tampere il 5 agosto 1943. Eccolo, sotto, nelle qualifiche del Gp di Francia 1974 su una Surtees privata



SUTTON-IMAGES.COM

# GP

## UNGHERIA

### IL PUNTO TECNICO



di Giorgio Ferro

# Efficienza vincente

## VETTEL HA PRIVILEGIATO LA PERCORRENZA IN CURVA A DISCAPITO DEI RETTILINEI ED IL RISULTATO S'È VISTO...

**L**a settimana scorsa, in fase di presentazione del Gp dell'Hungaroring, lo avevamo detto. La Ferrari avrebbe potuto affrontare la trasferta ungherese con la comprensibile rabbia per il magro bottino di punti raccolto a Silverstone. Ma anche con la ragionevole consapevolezza di avere una vettura con caratteristiche assolutamente non discordi da ciò che fa sorridere il cronometro sul quel tracciato. Almeno per ciò che avevamo visto finora. Era certamente necessario che i tecnici di Maranello escogitassero qualcosa di prorompente in qualifica, visto che partire davanti e soprattutto rimanerci dopo le prime due o tre curve riveste un'importanza fondamentale. Ma, a nostro avviso, non c'era proprio alcun motivo di sconfitto né avvisaglie di un'ennesima stagione in calo come qualche tifoso già paventava.

### Qualifiche da favola

Ebbene, lo abbiamo visto, è andata proprio così. Le buone qualità di telaio e aerodinamica, ingredienti essenziali all'Hungaroring, evidenziate nei primi dieci eventi di questo bellissimo Mondiale si sono confermate anche in questo week-end. Lo si era capito già dalle prove libere ma è nelle qualifiche che le Rosse hanno sfoderato il meglio, cacciando in seconda fila le due Mercedes e in terza le Red Bull. Due decimi e mezzo alle frecce d'argento e più di mezzo secondo ai "bibitari". E 17 centesimi tra Vettel e Raikkonen.

### Efficienza ovunque

Una supremazia mostrata in tutti e tre i settori del tracciato magiaro, che sappiamo essere caratterizzato da molte curve e controcure medio-veloci soprattutto nella parte centrale. Se andiamo a costruire la Mappatura delle Efficienze che mediante l'elaborazione in reverse engineering dei rilievi cronometrici sintetizza oggettivamente con due parametri le prestazioni delle vetture, notiamo come la vettura di Sebastian Vettel si è posizionata al top dell'efficienza in curva. Proprio quello che serviva per andare forte lì. L'analisi dei dati ci dice anche che Kimi Raikkonen ha optato per una configurazione leggermente più scarica di quella di Seb (e quindi leggermente più efficiente sul dritto, come testimoniato dai 3 kmh in più in fondo al rettilineo dei box). Una scelta che è stata assai simile a quanto definito dai tecnici Mercedes per Hamilton e Bottas, che tuttavia alla fine ha reso un pochino meno in termini di tempo sul giro secco.

Lo avevamo preannunciato, qui la scorrettezza sul dritto non è particolarmente premiante. L'efficienza in rettilineo conta (e poco) solo nella prima parte del circuito. Diciamo poco perché il contributo di power-unit e Cx viene "filtrato" anche in



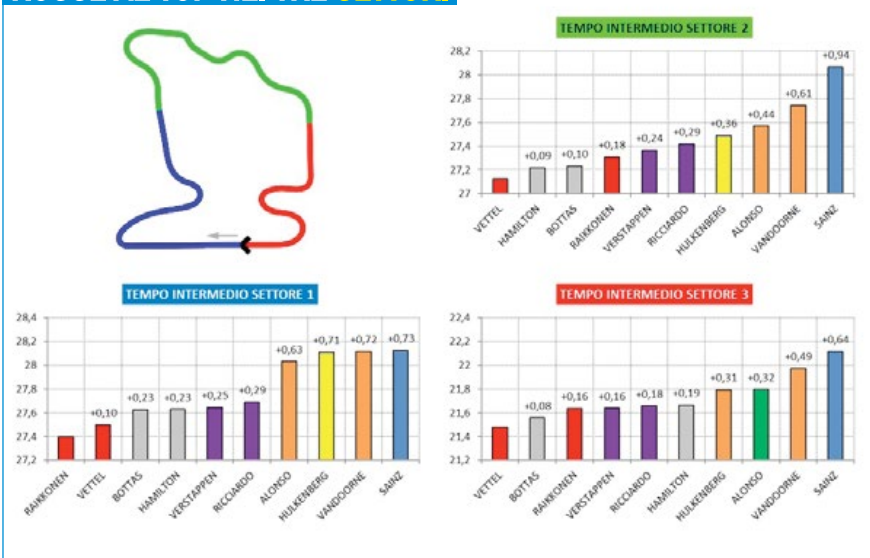
COLOMBO

quel primo settore dalla velocità di percorrenza dei due curvoni in discesa, quindi anche qui dall'efficienza telaistica e aerodinamica. Infatti anche lì le Rosse sono state davanti, a dimostrazione che la configurazione individuata dal team di Maranello è stata decisamente efficiente, ovvero non ha pagato con troppo Cx il quantitativo di carico richiesto.

### Partenza decisiva

Detto delle qualifiche, i due piloti della Ferrari hanno fatto in gara ciò che era loro richiesto. Innanzi tutto al via, tenendosi dietro le due Mercedes con una partenza decisamente buona. E siccome sul circuito ungherese i sorpassi sono un'eventualità assai remota, ecco che la performance generale delle due Rosse è stata sufficiente a non dare nemmeno spunto agli inseguitori di tentare un attacco. E, come avevamo preannunciato la settimana scorsa, anco-

## ROSSE AL TOP NEI TRE SETTORI





no essere modi anche opposti di gestire un team e arrivare all'obiettivo. Ed è proprio da questa visuale che dobbiamo interpretare cos'è successo in gara in casa Mercedes, con la richiesta a Bottas di farsi da parte per lanciare Hamilton all'attacco delle Ferrari fuggitive. E con la restituzione della posizione intimata all'inglese che non era riuscito nell'impresa.

### Ferrari-Mercedes regole diverse

In Ferrari hanno stabilito in base ai risultati fin qui emersi qual è la prima guida. I boss Mercedes impongono invece un'intelaiatura di regole estremamente rigorose dalle quali non transigono. Regole paritetiche per entrambi i piloti che privilegiano la squadra nel suo insieme. Sono scelte di gestione. Spesso discutibili, ma sempre lecite e logiche soprattutto se rimangono stabili alle perturbazioni stagionali.

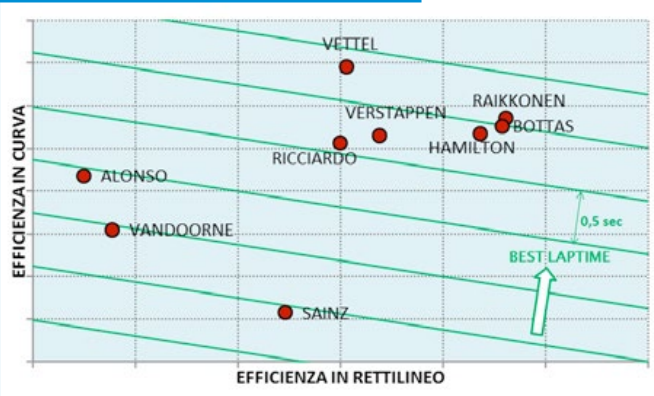
Räikkönen non ha sicuramente gradito di non essere liberato dal guinzaglio visti i problemi tecnici presenti sulla vettura di Vettel. Ma ha correttamente accettato quanto richiesto. Hamilton non ha sicuramente gradito di non essere considerato una prima guida a scapito del paggetto Bottas visto il suo palmares. Ma ha mollato la presa, seppure a pochi metri dal traguardo.

Sono scelte di gestione. Una privilegia la squadra, l'altra l'obiettivo finale. E nella Storia del Motorsport ci sono casi vincenti con entrambe le tipologie di gestione. Certo che, se vogliamo essere pragmatici e anche un po' maliziosi, viene da domandarsi cosa potrà succedere se per caso dopo Abu Dhabi tra Vettel e Hamilton ci saranno proprio quei 3 punti che domenica scorsa Bottas ha incamerato invece dell'inglese...

### Alonso risale la china

Crediamo che una menzione speciale la meriti Fernando Alonso, che sta per concludere faticosamente il suo terzo anno di calvario a casa McLaren-Honda. Dopo essere entrato ancora una volta in Q3 (stavolta insieme al suo compagno Vandoorne), Fernando ha chiuso la gara al sesto posto togliendosi anche la soddisfazione del giro veloce. Se guardiamo dov'è posizionata la vettura anglo-giapponese sulla Mappatura delle Efficienze, notiamo come in rettilineo manchi ancora e sempre una vita per avvicinarsi ai top teams. Ma in curva, e quindi parliamo di telaio ed aerodinamica, all'Hungaroring la vettura non è stata affatto male. Verrebbe da dire finalmente. Peccato solo che di circuiti in cui conta più l'efficienza in curva che sul dritto non ce ne siano così tanti... In ogni caso, parafrasando, Fernando c'è. Comunque e sempre. ●

## EFFICIENZA IN CURVA AL TOP



### DUE ROSSE DAVANTI

Vettel e Räikkönen guidano la danza del Gp d'Ungheria, prima gara del "girone di ritorno" che la Ferrari ha dominato sin dalle prove

ra una volta chi è uscito per primo dalla prima curva ha poi visto per primo anche la bandiera a scacchi.

### Che paura per il volante storto!

Certo, lo abbiamo visto, non è stata una passeggiata anche e soprattutto per quell'anomalia allo sterzo che ha trasmesso un bel po' di ansia ai tifosi e, immaginiamo, anche ai tecnici al muretto. Alla fine è andata bene. Il volante storto per mantenere dritta la vettura in rettilineo può essere dovuto ad un errore di allineamento della convergenza, oppure ad una deformazione di un particolare (per esempio il tirante sterzo) in seguito ad un urto. Oppure ancora ad un gioco o un cedimento locale preso da uno dei punti fissaggio della linea sterzo. Urti non ne abbiamo notati... Sbagliare il controllo della convergenza è un qualcosa che ci rifiutiamo di prendere in considerazione vista la qualità dei ragazzi di Maranello... Rimane la terza via.

Visto però che le corse si vincono sempre e solo per la somma di tanti dettagli, questo problema deve suonare come un campanello d'allarme perché qualcosa nel-

le metodologie di lavoro del team oppure qualche particolare non deve aver funzionato come avrebbe dovuto. Ma siamo comunque sicuri che a Maranello, passato lo spavento, abbiano già individuato le contromisure, grazie a quella compattezza di intenti finora evidenziata.

### Gioco di squadra fondamentale

Ecco, parliamone un po' di questo lavoro di squadra. Ottimo quello dei tecnici, emerso fin dall'inizio del progetto e in costante e positivo sviluppo durante la stagione fin qui svolta. E visto che non c'eravamo più abituati da un bel po' di anni, credo che sia uno degli aspetti che consentono di guardare al dopo-vacanze con maggiore serenità. Ma buon lavoro di squadra anche da parte dei piloti con Räikkönen a fare giustamente da guardaspalle a Vettel, com'è logico che sia visto il divario di punti mondiali che contiamo tra i due.

L'organizzazione di un team e le sue regole e metodologie sono l'aspetto principale per puntare ad un qualche risultato positivo. Può piacere o no, ma la compattezza di una squadra è fondamentale. Non ci sono altri modi per vincere. Però ci posso-

# GP

## UNGHERIA

### VISTO CON ENZO COLONI

di Alessandro Bucci

LA PRESSE



#### SCONCERTANTE HARAKIRI IN CASA RED BULL

A destra, Verstappen finisce contro Ricciardo alla seconda curva e lo toglie di gara. A sinistra, Max che sembra redarguito da Marko e, sotto a sinistra, Enzo Coloni

GETTY IMAGES



# La Ferrari al top da sabato

**IL LUPO DI TUORO SOTTOLINEA L'IMPORTANZA DEL LAVORO SVOLTO IN PROVA DALLA ROSSA, MENTRE DICE CHE VERSTAPPEN DEVE DARSÌ UNA CALMATA**

**I**n Formula Uno dal 1987 al 1991 con l'omonimo team, Enzo Coloni vanta una grandissima esperienza nel Motorsport, trascorsa dapprima nei panni di pilota e poi in quelli di team manager e scopritore di giovani talenti, conquistando diversi titoli con la propria scuderia in F.3 negli anni '80 e in altre categorie in tempi più recenti. Nel 1994 Coloni fondò la Superformula costruendo la propria vettura e ottenendo grande successo, consentendo così alla scuderia di accedere alla F.3000 Internazionale due anni dopo. Enzo affidò le redini della squadra al figlio Paolo, garantendo la prosecuzione della squadra a gestione familiare e affrontando battaglie e vicissitudini sino ad arrivare ai giorni nostri. Enzo Coloni, appassionato di Motorsport vecchia maniera, ha espresso un giudizio critico sull'attuale Formula Uno, non mancando di riconoscere i meriti dei suoi protagonisti.

Abbiamo assistito a una gara dove gli 'scudieri' sono stati fondamentali. Bottas ha agevolato la risalita di Hamilton, mentre Raikkonen ha difeso la posizione di Vettel dall'inizio alla fine. Curioso il finale con l'inglese della Mercedes che ha ricedito la posizione al finlandese.

**- È d'accordo sui giochi di squadra?**

«Trattandosi di un Mondiale è una questione di logica, ma ovviamente lo spettacolo ne ha risentito. La Ferrari è diversi anni che non vince il titolo, per cui è stata una buona soluzione, ma Raikkonen ha perso una bella occasione per esprimersi maggiormente. Trovandomi nei panni della Ferrari, comunque, anch'io avrei adottato il gioco di squadra. Non mi è piaciuto Hamilton nel finale, quando ha fatto ripassare Bottas. Così come il finlandese, che ha fatto una sceneggiata per agevolare Hamilton».

**- Vettel ha compiuto un autentico capo-**

**lavoro vincendo nonostante lo sterzo difettoso. Un vero peccato per la Ferrari, praticamente perfetta nell'arco del weekend con l'SF70H molto a suo agio sul tracciato di Budapest.**

«Non so quanto abbia influito il problema. La Ferrari ha svolto un ottimo lavoro, soprattutto al sabato, sebbene alla fine la Mercedes fosse nei suoi scarichi. Nessuno avrebbe immaginato una Ferrari a questo livello, nemmeno il più ottimista. Certo, per il Cavallino Rampante non sarà affatto facile conquistare il titolo».

**- Hamilton un po' in difficoltà in questo weekend, a tratti è parso quasi sfiduciato, sebbene nel finale di gara abbia spinto molto. Cos'è mancato a Lewis?**

«Hamilton non molla mai, ma chiaramente ci sono piste che sono più favorevoli per una scuderia rispetto a un'altra. Tutto lì. A Budapest la Mercedes ha faticato un pochino di più rispetto al suo solito, ma già a



Spa-Francorchamps, almeno in teoria, dovrebbe tornare davanti a tutti».

**- Verstappen con una frenata ritardata ha danneggiato il compagno di squadra compromettendo la sua gara. Incidente di gara o altro?**

«Il ragazzino è molto bravo, ma dovrebbe darsi una calmata. Non è la prima volta oltretutto che Verstappen compie intemperanze simili».

**- Red Bull avrebbe potuto concretizzare maggiormente, considerando la bontà dei consistenti aggiornamenti portati a Budapest. Pensa che l'RB13 tornerà a impressionare nella seconda parte di stagione?**

«Penso che il Dr. Marko sia quello più arrabbiato dopo questo scontro tra compagni. Riguardo alla Red Bull, credo non abbia modo di impensierire Ferrari e Mercedes in questa stagione. La Formula Uno del giorno d'oggi, soprattutto dal punto di vista del motore, non permettere a molti di battaglia e questo è un peccato. Servirebbe una soluzione che permetta alle altre case di emergere. La mia sensazione è che molti aspetti siano decisi a tavolino, al fine di incrementare l'audience».

**- Davvero sbalorditivo il ritorno di Paul Di Resta, chiamato al volo a sostituire l'indisposto Massa. Lo scozzese ha rea-**

**lizzato una performance memorabile.**

«Di Resta è un buon pilota, non lo scopriamo certo oggi, ed è stato bravissimo ad adattarsi così rapidamente a una vettura che non aveva mai guidato. Ma è anche la dimostrazione che, con tutta questa elettronica, le auto d'oggi sono molto più guidabili rispetto al passato. A mio giudizio la differenza del pilota si vede poco, anche se l'esperienza gioca sempre un ruolo importante».

**- Sainz si è difeso bene sul più esperto connazionale Alonso, tenendo un ritmo molto buono in gara prima di cedere sotto gli insistenti attacchi di Nando. Le piace il pilota spagnolo della Toro Rosso?**

«Lo spagnolo è bravo anche se io preferisco piloti con più grinta e in grado di fare maggiormente la differenza, come Max Verstappen».

**- È contento del ritorno di Robert Kubica in Formula Uno? Il pilota polacco può**

**ancora dare un contributo significativo alla categoria?**

«Kubica è un fuoriclasse. Dopo che ebbe il terribile incidente che lo costrinse a stare fermo, venne a provare un paio di volte il nostro simulatore e, con una mano sola, diede la paga ad altri piloti bravi e d'esperienza! Fu pazzesco. Robert ha molta grinta e faceva la differenza. Non conosco le

sue attuali condizioni, ma è un pilota come Alonso, Hamilton o Vettel per intenderci. Al giorno d'oggi, per talenti del genere, è più difficile esprimere le proprie doti. Con le vetture attuali, molti piloti si avvicinano alle loro prestazioni».

**- Che cosa ne pensa del dispositivo Halo?**  
«Non mi piace. La Fia negli ultimi anni ha stravolto la Formula Uno, con continui cambiamenti tecnici e regolamentari. C'è troppa ipocrisia, ma le sembra possibile che non si possa toccare le macchine una volta concluse le prove ufficiali? Sono tutte regole complicate che non servono a migliorare lo spettacolo, occorre maggiore genuinità in F1. Ci sono troppe lotte di potere politico».

**- Concludiamo con un excursus storico: nel 1988, grazie alle prodezze di Gabriele Tarquini, a Budapest partiste dalla ventiduesima posizione in griglia concludendo la corsa tredicesimi, in una gara che registrò tantissimi ritiri. Che ricordi ha di quel Gp e di quel campionato?**

«Fu una bella corsa per noi, nonostante un problema al portamozzo che costrinse Tarquini ai box. Il tracciato di Budapest è molto tecnico e anche all'epoca non era facile superare. Dei primi anni in F1 ho dei bei ricordi, perché, ad esempio, costruimmo la monoscocca in carbonio e le altre componenti in casa, una cosa fattibile in quegli anni. Purtroppo il quinto anno perdemmo gli sponsor e dovvemmo abbandonare. Continuo ad avere le corse nel cuore, nonostante l'età sia avanzata (ride)». ●

**DI SICURO  
IL DR. MARKO SARÀ  
IL PIÙ ARRABBIATO  
DI TUTTI, DOPO CIÒ  
CHE È SUCCESSO  
TRA I SUOI PILOTI**

**ENZO COLONI**



# GP

## UNGHERIA

### IL TABELLONE

#### PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Ericsson	1°	25"179
Wehrlein	3°	24"213
Grosjean	20°	22"638
Wehrlein	28°	22"998
Stroll	29°	21"804
Bottas	30°	22"681
Hamilton	31°	21"338
Magnussen	31°	22"684
Vettel	32°	22"317
Raikkonen	33°	21"919
Pérez	34°	24"017
Di Resta	34°	22"399
Sainz	35°	22"745
Alonso	35°	22"399
Ocon	35°	22"441
Kvyat	40°	22"273
Verstappen (+10")	42°	33"605
Vandoorne	42°	28"616
Hülkenberg	45°	31"860
Palmer	46°	22"684
Ericsson	63°	24"097

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

SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES

#### COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	70	1.39'46"713	184,386	1'20"807	69
2°	18	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	70	a 0"908	184,358	1'20"461	70
3°	15	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 12"462	184,003	1'21"214	68
4°	12	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	70	a 12"885	183,990	1'20"818	66
5°	10	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	70	a 13"276	183,978	1'20"490	44
6°	8	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	70	a 1'11"223	182,218	1'20"182	69
7°	6	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	69	a 1 giro	181,458	1'21"871	67
8°	4	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 1 giro	181,427	1'22"105	68
9°	2	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 1 giro	181,163	1'22"431	60
10°	1	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	69	a 1 giro	181,145	1'21"960	44
11°		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	69	a 1 giro	180,913	1'21"631	42
12°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	69	a 1 giro	180,899	1'21"589	68
13°		K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	69	a 1 giro	180,801	1'22"100	67
14°		L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	69	a 1 giro	180,186	1'22"830	53
15°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	178,367	1'23"573	50
16°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	177,851	1'21"752	66
17°		N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	67	a 3 giri (Rit.)	180,090	1'21"611	61

#### NON CLASSIFICATI

	P.Di Resta (Gran Bret.) (d)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	60	Perdita olio	177,241	1'23"242	49
	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	20	Ruota	164,352	1'24"702	19
	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	0	Incidente	-	-	-
	F.Massa (Brasile) (d)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	N.Q.	Fisico	-	-	-

#### LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO L'UNDICESIMO GRAN PREMIO

TEAM	DRIVER	MOTORIST	ICE	TURBO	MGU-H	MGU-K	ES	CE
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	4	4	5	3	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	3	3	4	2	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	4	3	3	3	3
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	4	3	3	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	3	3	3	2	1	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	6	8	8	6	5	4
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	4	7	7	4	5	5
TORO ROSSO	KVYAT	RENAULT	4	4	4	2	3	3
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	3	3	4	3	2	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	4	3	3	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	3	4	3	3	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	3	3	4	3	3	3
RENAULT	PALMER	RENAULT	3	4	4	2	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	3	3	3	3	3	3
SAUBER	WEHRLEIN	FERRARI (2016)	3	4	4	3	2	3

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

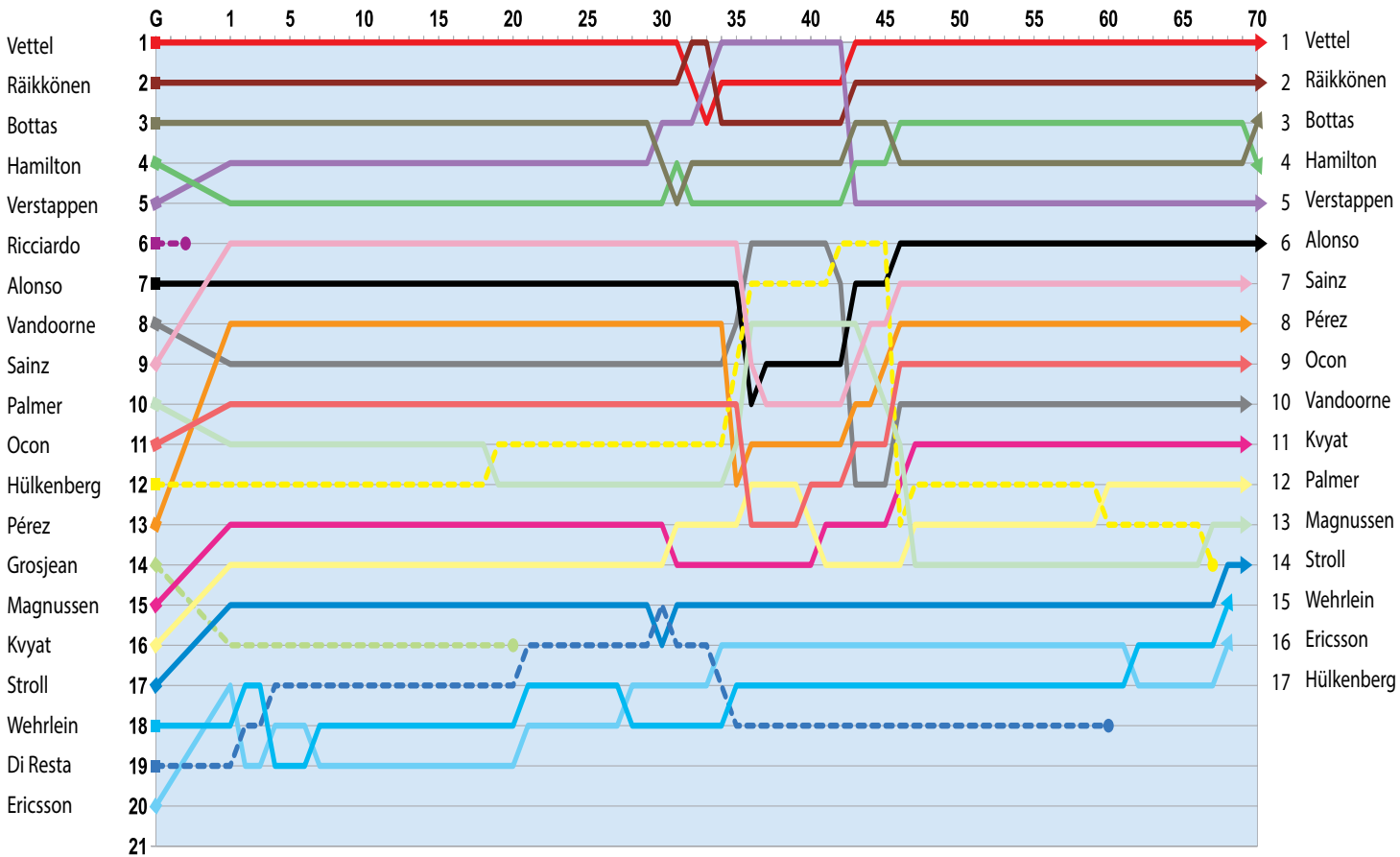
AUTO  
SPORT  
N°

UNGHERIA | 11ª gara del mondiale F.1 | 30 luglio 2017 | Hungaroring (4,381 km)  
 | Distanza: 306,630 km | Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

**LEGENDA**

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

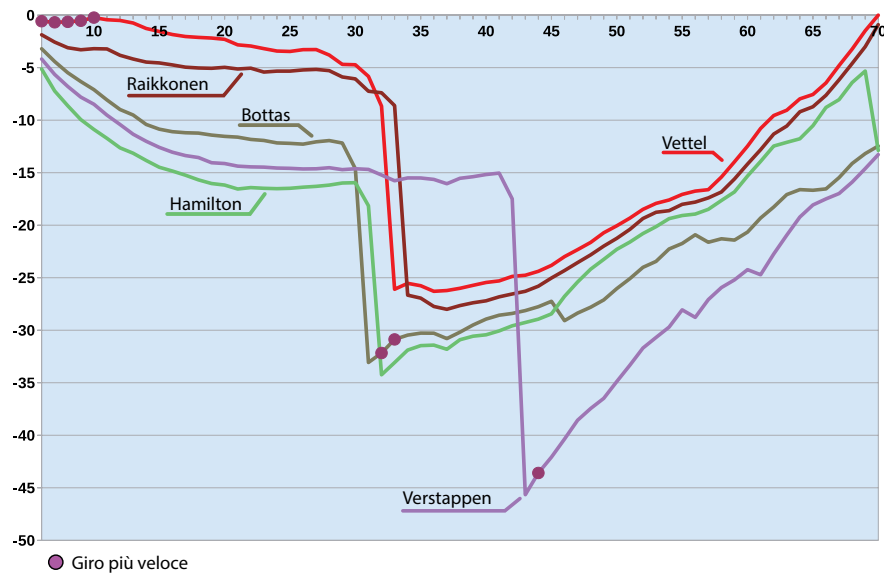
**L'ALTALENA DELLA GARA**



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

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Pérez	313.0	Bottas	319.6
Di Resta	311.7	Hamilton	318.5
Raikkonen	311.6	Hülkenberg	316.8
Bottas	311.5	Kvyat	316.7
Hamilton	311.0	Ocon	316.6
Stroll	310.5	Sainz	316.2
Kvyat	309.7	Pérez	316.0
Verstappen	308.8	Stroll	315.9
Vettel	308.3	Di Resta	315.6
Ricciardo	307.9	Verstappen	314.6
Ocon	307.7	Raikkonen	314.1
Grosjean	307.2	Magnussen	312.6
Magnussen	307.0	Vandoorne	312.5
Sainz	306.1	Grosjean	311.4
Ericsson	303.5	Vettel	310.6
Palmer	303.2	Alonso	309.8
Wehrlein	302.9	Ericsson	307.7
Vandoorne	302.2	Wehrlein	306.7
Alonso	301.8	Palmer	305.1
Hülkenberg	300.2	Ricciardo	262.9

**I DISTACCHI**



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

# GP

## UNGHERIA

### IL TABELLONE

#### RECORD PISTA

##### SUL GIRO IN QUALIFICA

###### NUOVO

S.Vettel (Ferrari SF70H)  
1'16"276 media 206.770 km/h  
Primito precedente:  
R.Barrichello  
(Ferrari F2004, 2004)  
1'18"436 media 201.076 km/h

##### SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1'19"071 media 199.461 km/h

##### SULLA DISTANZA

IMBATTUTO  
M.Weber  
M.Schumacher  
(Ferrari F2004, 2004)  
1h35'26"131 media 192.798 km/h

#### PROVE LIBERE

##### VENERDÌ 28 LUGLIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Ricciardo 1'18"486	1'18"455
2°	Vettel 1'19"563	1'18"638
3°	Bottas 1'19"248	1'18"656
4°	Raikkonen 1'18"720	1'18"755
5°	Hamilton 1'18"858	1'18"779
6°	Verstappen 1'19"162	1'18"951
7°	Hülkenberg 1'20"150	1'19"714
8°	Alonso 1'19"987	1'19"815
9°	Sainz 1'20"917	1'19"834
10°	Vandoorne 1'20"005	1'19"909
11°	Ocon s.t.	1'20"126
12°	Pérez 1'20"574	1'20"266
13°	Palmer 1'20"461	1'21"175
14°	Massa 1'20"540	1'20"869
15°	Kvyat 1'20"780	1'20"577
16°	Stroll 1'20"974	1'20"791
17°	Grosjean 1'21"313	1'21"504
18°	Magnussen s.t.	1'21"345
19°	Ericsson 1'21"785	1'21"559
20°	Celis 1'21"602	s.t.
21°	Wehrlein 1'22"490	1'21"722
22°	Giovinazzi 1'22"251	s.t.

##### SABATO 29 LUGLIO

	3ª SESSIONE
1°	Vettel 1'17"017
2°	Raikkonen 1'17"492
3°	Bottas 1'17"914
4°	Verstappen 1'18"194
5°	Hamilton 1'18"434
6°	Vandoorne 1'18"638
7°	Hülkenberg 1'18"699
8°	Ricciardo 1'18"714
9°	Alonso 1'18"884
10°	Palmer 1'18"956
11°	Sainz 1'19"300
12°	Ocon 1'19"352
13°	Kvyat 1'19"455
14°	Pérez 1'19"609
15°	Grosjean 1'19"622
16°	Magnussen 1'19"895
17°	Massa 1'20"255
18°	Stroll 1'20"379
19°	Wehrlein 1'20"446
20°	Ericsson 1'20"748

#### NOTE

















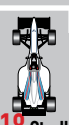

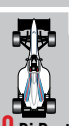

- (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio.  
(a) Penalizzazione di 5" per aver costretto un rivale fuori pista.  
(b) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica.  
(d) Felipe Massa prende parte alle sessioni di prove libere, quindi viene sostituito per motivi di salute da Paul di Resta a partire dalle qualifiche.

#### POLE POSITION

SABATO 29 LUGLIO	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1°	Vettel Ferrari SF70H	1'17"244	1'16"802	1'16"276	27"499	27"126	21"479
2°	Raikkonen Ferrari SF70H	1'17"364	1'17"207	1'16"444	27"397	27"307	21"638
3°	Bottas Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'18"058	1'17"362	1'16"530	27"629	27"230	21"558
4°	Hamilton Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'17"492	1'16"693	1'16"707	27"630	27"217	21"664
5°	Verstappen Red Bull RB13	1'17"266	1'17"028	1'16"797	27"648	27"366	21"639
6°	Ricciardo Red Bull RB13	1'17"702	1'17"698	1'16"818	27"688	27"419	21"658
7°	Hülkenberg Renault R.S.17	1'18"137	1'17"655	1'17"468	28"111	27"489	21"793
8°	Alonso McLaren MCL32	1'18"395	1'17"919	1'17"549	28"031	27"568	21"797
9°	Vandoorne McLaren MCL32	1'18"479	1'18"000	1'17"894	28"113	27"741	21"973
10°	Sainz Toro Rosso STR12	1'18"948	1'18"311	1'18"912	28"126	28"069	22"116
11°	Palmer Renault R.S.17	1'18"699	1'18"415		28"302	28"028	21"984
12°	Ocon Force India VJM10	1'18"843	1'18"495		27"999	28"182	22"228
13°	Kvyat Toro Rosso STR12	1'18"702	1'18"538		28"068	28"250	22"202
14°	Pérez Force India VJM10	1'19"095	1'18"639		28"098	28"312	22"229
15°	Grosjean Haas VF-17	1'19"085	1'18"771		28"274	28"208	22"278
16°	Magnussen Haas VF-17	1'19"095			28"224	28"237	22"398
17°	Stroll Williams FW40	1'19"102			28"117	28"472	22"465
18°	Wehrlein Sauber C36	1'19"839			28"579	28"783	22"448
19°	Di Resta Williams FW40	1'19"868			28"521	28"794	22"553
20°	Ericsson Sauber C36	1'19"972			28"780	28"635	22"557

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

#### GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA	 5 Vettel Ferrari 1'16"276	 7 Raikkonen Ferrari 1'16"444
2ª FILA	 77 Bottas Mercedes 1'16"530	 44 Hamilton Mercedes 1'16"707
3ª FILA	 33 Verstappen Red Bull 1'16"797	 3 Ricciardo Red Bull 1'16"818
4ª FILA	 14 Alonso McLaren 1'17"549	 2 Vandoorne McLaren 1'17"894
5ª FILA	 55 Sainz Toro Rosso 1'18"912	 30 Palmer Renault 1'18"415
6ª FILA	 31 Ocon Force india 1'18"495	 27 Hulkenberg Renault 1'17"468
7ª FILA	 11 Perez Force India 1'18"639	 8 Grosjean Haas 1'18"771
8ª FILA	 20 Magnussen Haas 1'19"095	 26 Kvyat (b) Toro Rosso 1'18"538
9ª FILA	 18 Stroll Williams 1'19"102	 94 Wehrlein Sauber 1'19"839
10ª FILA	 40 Di Resta Williams 1'19"868	<b>PIU'-LANE</b>  9 Ericsson Sauber 1'19"972

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



SUTTON-IMAGES.COM

## CAMBIO GOMME

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

## MONDIALE PILOTI

	TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11	
1° S.Vettel	202	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° L.Hamilton	188	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° V.Bottas	169	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° D.Ricciardo	117	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° K.Raikkonen	116	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M.Verstappen	67	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° S.Pérez	56	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° E.Ocon	45	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° C.Sainz	35	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° N.Hülkenberg	26	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° F.Massa	23	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° L.Stroll	18	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° R.Grosjean	18	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° K.Magnussen	11	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° F.Alonso	10	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	(m.)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° P.Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	(17°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° D.Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° S.Vandoorne	1	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° J.Palmer	0	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	(m.)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- P.Di Resta	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- J.Button	0	-	-	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	357	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	25/18	12/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	318	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	6/15	25/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	184	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	10/12	0/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Force India	101	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	2/4	4/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Williams	41	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	39	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	0/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Haas	29	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Renault	26	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	=8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° McLaren	11	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	1/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## GIRI IN TESTA

Vettel	1°-31°
Raikkonen	32°-33°
Verstappen	34°-42°
Vettel	43°-70°

SUTTON-IMAGES.COM



**GP****UNGHERIA****IL RITORNO**

di Massimo Costa

# Kubica

## facci sognare

**MERCOLEDÌ ROBERT GIRA SULLA RS17 A BUDAPEST E SARÀ SEGUITO DA UN ESERCITO DI CONNAZIONALI**

Dopo aver effettuato alcuni test con la vecchia Renault, Kubica avrà finalmente a disposizione la RS17 per mostrare al mondo quanto vale ancora...

**BUDAPEST** - Il week end del Gp Ungheria Robert Kubica lo ha visto in Italia. Osservando attentamente ogni mossa di quelli che potrebbero tornare ad essere i suoi avversari (chissà), verificando all'infinito il tracciato che dopo poche ore lo avrebbe visto impegnato per la prima volta con la Renault RS17, la tanto attesa monoposto 2017. Occasione che arriva dopo i due test effettuati con la E20 del 2012 sulle piste di Valencia e Le Castellet, prove che gli hanno permesso di capire, senza ombra di dubbio dice, di essere tornato quello di sempre. Mentre AS approda in edicola, Robert Kubica lascerà Marina Pietrasanta, il mare toscano, gli amici italiani, il luogo dove si prepara fisicamente, destinazione Budapest. Il momento tanto atteso, e soprattutto, preparato con attenzione, dovizia di particolari, è arrivato. Alessandro Alunni Bravi, che si occupa di questa operazione "rientro" che sta accendendo tutti i media e i fans (e non solo) della Formula Uno di tutto il mondo, cerca di calmare le acque: «Sarà soltanto un test, una prova per verificare come si troverà al volante della RS17. Non ho dubbi che andrà bene, ma per il momento non c'è niente altro di definito». Parole corrette, infatti sarà nella serata di mercoledì 2 agosto che si potrà avere un quadro ben chiaro sulle reali possibilità di Kubica di poter convincere definitivamente la Renault di puntare su di lui per il 2018. Certo, serviranno altri test, ulteriori chilometri, ma il test ungherese sarà molto, molto importante.

Anche perché, ma questo non lo dice nessuno, Jolyon Palmer continua a deludere, a non portare punti come accaduto domenica scorsa nonostante fosse partito dalla quinta fila. L'ennesima occasione mancata dell'inglese. E allora, anche se a gran voce si sostiene che no, nessun cambio di pilota è in vista per Spa, nel paddock della F.1 questa ipotesi che sembra remota si sostiene che in realtà potrebbe realmente concretizzarsi. Per dirla tutta, la precedenza l'avrebbe Sergey Sirotkin, attuale tester e terzo pilota Renault, ma si sa come vanno queste cose.

Chi ha la memoria lunga ricorderà come la Ferrari, per sostituire Michael Schumacher nel 1999, anziché mettere in macchi-

na Luca Badoer che era il tester di Maranello, andò a firmare Mika Salo. Per la serie, i contratti ci sono, ma si possono anche scavalcare. Intanto, sabato scorso è circolata la voce, tra chi lavora nella palazzina dell'Hungaroring dove vi sono gli uffici dirigenziali, che dalla Polonia partirà con auto e pullmann un esercito di tifosi di Kubica intenzionato ad assistere al test. Si è parlato addirittura di 15.000 persone provenienti da Cracovia, Varsavia e dintorni. Numero che ha spaventato perché gli ungheresi non si aspettavano, per un test, una invasione del genere che è tutta da gestire. Vero o non vero, il ciclone Kubica sta provocando un vero terremoto sportivo. ●

**ECCO CHI SCENDERÀ IN PISTA NEI TEST DI BUDAPEST**

	MARTEDÌ 1 AGOSTO	MERCOLEDÌ 2 AGOSTO
Mercedes	George Russell	George Russell
Ferrari	Charles Leclerc	Sebastian Vettel (da verificare)
Red Bull	Max Verstappen	Pierre Gasly
Force India	Nikita Mazepin/Lucas Auer	Nikita Mazepin/Lucas Auer
Renault	Nicholas Latifi	Robert Kubica
McLaren	Stoffel Vandoorne	Lando Norris
Williams	Luca Ghiotto	Felipe Massa
Haas	Santino Ferrucci	Santino Ferrucci
Toro Rosso	Sean Gelael	Da annunciare
Sauber	Gustav Malja	Nobuharu Matsushita



# GP

## UNGHERIA

### IL DEBUTTO

di Alessandro Gargantini

# Assaggio Ghiotto

## IL PILOTA DI ARZIGNANO CON LA WILLIAMS IMPEGNATO NEI TEST ALL'HUNGARORING



COLOMBO

**B**UDAPEST - È finalmente arrivato il momento per Luca Ghiotto di salire su una Formula Uno: la Williams Fw 40 sarà sua per un giorno nella sessione di test che farà da coda al Gran Premio d'Ungheria, in vista della pausa estiva che terminerà con l'approdo del circus a Spa-Francorchamps. Per il veneto si tratta di un passaggio molto atteso e, francamente, meritato. Rappresenta la fisiologica conseguenza della crescita espressa dal pilota di Arzignano nelle ultime stagioni, contrassegnate da pochi errori, una gran determinazione, cervello e maturità in pista. Tutto quello che serve. Il debutto del pilota italiano sulla Williams avverrà nella giornata di mercoledì. Nella due giorni di test, nei quali sono attese temperature infuocate vicino ai quaranta gradi, la scuderia di Grove alternerà l'ex pilota della Trident con Felipe Massa, che scenderà al volante il giorno prima.

### Un 22enne maturo per la prova

Il processo di avvicinamento del ventiduenne pilota veneto alla F.1 si è improvvisamente accelerato negli scorsi successivi al Gran Premio di Gran Bretagna, quando Luca è stato invitato a sostenere una sessione di prove al simulatore del Team Williams, nella sede storica del team britannico nell'Oxfordshire.

Il pilota italiano ha molto positivamente impressionato lo staff tecnico della scuderia inglese diretta da Pat Symonds, che ha preso la decisione di concedere a Luca la chance di scendere in pista sulla valida Williams FW40.

### Ottimi trascorsi in Gp3

Luca Ghiotto è entrato nella storia della Gp3 Series per aver infranto una lunga serie di record, come quello del numero di pole position e giri più veloci in gara nella stessa stagione.

Nel 2016 Ghiotto ha debuttato nella Gp2 Series con il Team Trident, la scuderia che lo aveva portato alla seconda posizione alle spalle di Esteban Ocon del torneo di Gp3 Series del 2015, chiudendo tutte le corse eccetto una nella top-ten ed aggiudicandosi da rookie la vittoria della Sprint Race in Malesia. «Sono estremamente soddisfatto per questa chance che mi viene concessa dal Team Williams. Debuttare su una vettura di Formula Uno con una scuderia che ha scritto la storia della massima serie significa per me realizzare un sogno! - ha raccontato Ghiotto - Devo ringraziare tutti coloro che mi hanno sostenuto nella mia carriera, senza i quali non sarebbe stato possibile arrivare fino a questo punto. I test di Budapest sono molto completi e hanno un peso specifico superiore rispetto a qualsiasi prova. M'impegno al massimo per svolgere tutti i compiti che mi

COLOMBO



verranno assegnati dallo staff tecnico del Team Williams».

Il ventiduenne pilota ha anche raccontato come è nata la possibilità del suo debutto: «Soltanto nei giorni che hanno preceduto la corsa di Budapest mi è stato comunicato che avrei sostenuto la sessione di test. Il mio management era in trattativa con Williams da diverse settimane, ma sono stato tenuto all'oscuro di questa chance fino all'ultimo momento. Penso non volessero distrarmi dall'impegno che sto portando avanti con soddisfazione in F.2. Nelle giornate successive alla precedente corsa di Silverstone sono stato convocato per una giornata di prove al simulatore. Quando ho visto la sede Williams, mi sono venuti i brividi. Poi, è arrivata la notizia del test. Cercherò di dare il massimo e di godermelo fino all'ultima goccia, senza avere troppe pressioni». ●

I TEST DI BUDAPEST SARANNO COMPLETI E AVRANNO UN GRAN PESO SPECIFICO

LUCA GHIOTTO



di Alessandro Gargantini

**BUDAPEST** - Mai in precedenza nel paddock della Formula 2 s'era parlato tanto di ottone e s'erano fatte disquisizioni in merito. Cosa c'entra questa lega metallica dagli innumerevoli utilizzi domestici con il settimo round stagionale della Formula 2? In sede di verifiche post qualifiche, i commissari hanno individuato sulla vettura di Charles Leclerc alcuni spessori del differenziale realizzati appunto nella lega che si ottiene dalla fusione di rame e zinco, che però non è prevista dal regolamento... Così, il diciannovenne monegasco che poche ore prima aveva festeggiato la sua fantastica settimana pole consecutiva, è stato estromesso dalle qualifiche e costretto a scattare dall'ultima fila nella Feature Race. Su una pista come l'Hungaroring, che tradizionalmente non è amica dei sorpassi, una tegola mica da ridere. E nel pregara erano in parecchi a domandarsi come il dominatore della stagione si sarebbe liberato da questo handicap, che avrebbe potuto consentire ai suoi esperti rivali di ricucire una parte dello svantaggio in graduatoria di campionato. Anche questo esame è stato positivamente superato dal pilota della Prema Racing, risalito fino alla quarta posizione sotto la



# Rowland ne approfitta

**LECLERC PENALIZZATO PARTE ULTIMO ED OLIVER VINCE LA FEATURE RACE. POI È SECONDO NELLA SPRINT E RECUPERA 21 PUNTI IN TUTTO AL MONEGASCO**

bandiera a scacchi in entrambe le manche. Anche se i suoi rivali hanno comunque colto l'occasione per approfittarne. Su tutti Oliver Rowland, che con una vittoria ed una piazza d'onore ha recuperato ben 21 lunghezze al pilota del Ferrari Driver Academy, che continua tuttavia a fare da lepre al vertice della graduatoria, con 50 punti di vantaggio sul development driver della Renault.

Tornando a Leclerc, questa volta Charles non s'è buttato all'arrembaggio, è stato accorto quando si trovava alle spalle degli spigolosi Alex Albon e Sergio Canamasas ed ha colto i momenti più propizi per recuperare posizioni. Decisive per la rimonta di Leclerc sono state la partenza ed il restart nel finale, quando la safety-car ha ricompattato il gruppo per consentire ai commissari di rimuovere le vetture incidentate di Canamasas e Visoiu. Circostanza che ha aiutato Leclerc - che data la posizione allo start poteva soltanto utilizzare la penalizzante strategia di iniziare la gara con le gomme medie - a riagganciare i primi. Bravo e fortunato, dunque. Come tutti i vincenti.

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rowland; 2. Latifi;  
3. De Vries Gara-2: 1. Matsushita;  
2. Rowland; 3. De Vries

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

## Gloria anche per Matsushita

La Feature Race è finita nelle mani di Oliver Rowland, spesso graziato dai commissari per la sua condotta oltre il limite.

Questa volta l'inglese ha stretto due volte in rettilineo Artem Markelov, al via della prima frazione e nelle fasi conclusive, quando il pilota della Russian Time è finito contro le barriere. Alle spalle del vincitore hanno chiuso Nicolas Latifi, ancora una volta intelligente nella gestione delle gomme, e Nyck de Vries. L'olandese che sta dando parecchie soddisfazioni al Team Rapax ha concluso un fine settimana da

protagonista con due terzi posti, confermandosi nella Sprint Race. Dove Nobuharu Matsushita è stato abile nel beffare tutti al via, con un bello scatto dalla seconda fila, ed a prendere poi il largo indisturbato.

Infine, da segnalare il positivo debutto del development driver del team Haas F1, Santino Ferrucci, che ha chiuso al nono posto la corsa dell'esordio con il Team Trident. ●



## VENTO D'ORIENTE

Matsushita, sotto, ha vinto la Sprint Race, sopra. A fianco Latifi e all'estrema destra Leclerc ultimo per una penalizzazione





### OLIVER ALL'INSEGUIMENTO

Un primo ed un secondo posto permettono a Rowland, sopra e a sinistra, di accorciare il distacco da Leclerc. A destra il nostro Fuoco appiedato da un guasto ai box



# Fuoco non ride ma convince

**ANCORA UN WEEK-END PIENO DI PROBLEMI PER ANTONIO, CHE PERÒ MOSTRA UN BUON POTENZIALE. E GHIOTTO PENSA AL TEST WILLIAMS**

**S**e il doppio zero in graduatoria di campionato nel precedente appuntamento a Silverstone era conseguenza di un fine settimana nero nel quale Antonio Fuoco era parso essersi smarrito come in un labirinto; in Ungheria il pilota della Prema Racing è tornato su buoni standard, pur raccogliendo identico bottino. Quarto in qualifica a causa di un piccolo errore nel secondo run con le gomme fresche, il pilota calabrese che porta i colori del Ferrari Driver Academy aveva tutte le carte in regola per un ruolo di primo piano nella Feature Race ma un guaio al cambio gomme, quando non s'è fissata l'anteriore sinistra, l'ha costretto al ritiro.

E nella Sprint Race lo spegnimento del motore prima del via è stato il segnale di una gara ancora una volta travagliata. Un vero peccato per l'occasione persa dall'italiano, che suo malgrado finisce sempre per apparire come il lato opaco della medaglia in casa Prema. In vista del debutto con la Williams F.1, che avviene mercoledì di questa settimana, Luca Ghiotto ha colto un sesto e un ottavo posto, dopo aver denunciato problemi di bilanciamento in qualifica (soltanto dodicesimo) che si sono ripresentati in gara. Dopo aver a lungo occupato la seconda posizione nella Sprint Race, il veneto è stato costretto ad alzare il piede ed è riuscito a conquistare solo un punticino. ●





# Radice Kubica

**S'**avverte un affascinante sapore antico, d'eroismi ancestrali e quasi estinti, nella sfida che sta lanciando Robert Kubica, ben deciso a cercare di tornare nel mondiale, da cui manca dal Gp di Abu Dhabi del 2010.

In piena Formula Uno post-eroica, all'interno di un'era nella quale il rischio resta - come purtroppo testimonia il destino di Jules Bianchi -, ma fortunatamente non è più fisiologico, restando altresì in agguato eventuale, random e in condizioni del tutto particolari.

Col test di Robert all'Hungaroring, ci si muove sempre più alla voce "ritorni da leggenda", filone che nei Gp ha visto i piloti compiere imprese inenarrabili di fronte a lesioni ritenute a ragione o torto permanenti e preclusive.

#### Campioni in pista ma anche col cuore

L'esempio degli anni ruggenti di Juan-Manuel Fan-

**L'IMPRESA  
DEL RITORNO  
IN F.1 CHE STA  
TENTANDO  
IL CORAGGIOSO  
POLACCO  
È UNICA MA HA IL  
SAPORE ANTICO  
DEI GESTI EROICI  
TIPICI DELLE  
CORSE RUGGENTI**

di Mario Donnini

gio nel Gp dell'Autodromo di Monza 1952, nel quale rischia l'osso del collo procurandosi gravi ferite alla testa che gli faranno perdere un'intera stagione di corse, fa il paio col coma nel quale piomba Mika Hakkinen nel terribile crash nel weekend del Gp d'Australia 1995, col finnico subito tracheotomizzato a seguito di una frattura alla scatola cranica. Anche se, nella vulgata financo cinematografica, il campione più di tutti in grado di risorgere dalle sue ceneri è il Niki Lauda immortalato nel film "Rush", capace di tornare nel Gp d'Italia a Monza il 12 settembre 1976, a soli 42 giorni dal rogo del Nurburgring, sfiorando il podio in un mare di pubblico, letteralmente in visibilibio. Niente male anche il coraggio di Jackie Stewart che se la cava dopo un crash nella pioggia a Spa 1966, soccorso da Graham Hill, con clavicola e fila di costole rotte, salvo poi tornare alla grande. Tra l'altro una lesione al polso gli rovina l'annata nel 1968 e Jackie deve correre



LA SFIDA MERAVIGLIOSA DI ROBERT KUBICA, CHE NON VUOLE LASCIARE NULLA DI INTENTATO NEL CERCARE DI TORNARE A CORRERE IN F.1, VA INQUADRATA ALL'INTERNO DI UN PANORAMA COMMOVENTE CHE IN PASSATO HA VISTO CAMPIONI SCALARE SIMBOLICHE MONTAGNE QUASI IMPOSSIBILI, PUR DI SUPERARE LE AVVERSITÀ DEL DESTINO. CENTRANDO IL TARGET E ENTRANDO COSÌ IN ZONA MITO

# ca



### LA VOGLIA DI AVERE UNA VERIFICA DECISIVA

Non più semplici test o parate con una monoposto di F.1 ormai superata - sotto, a Goodwood il 2 luglio scorso - : Kubica vuole sapere se può tornare a correre un Gp. In questo scenario va inquadrata la sua prova con la Renault turboibrida all'Hungaroring. A destra, vari esempi del tifo per Robert in F.1 e nei rally nonché la solidarietà di Alonso, con un adesivo a lui dedicato sul casco dopo l'incidente

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





con un tutore che sembra un braccio finto, a ricordare che per un pilota i problemi agli arti superiori molto spesso sono non meno critici di quelli alle gambe. Graham Hill a sua volta eroe dalle gambe spezzate a fine 1969 che a inizio 1970 è già in piedi perché a 41 anni non sa dire basta.

**La vocazione all'impresa**

Nel mondo delle due ruote l'apparente indistruttibilità dei campioni, al di là delle ferite patite - e anche la loro sapiente ricostruzione fisica e psichica, verrebbe da aggiungere, pensando al dottor Claudio Costa -, sembra luogo comune, eppure anche in auto non si scherza e mica solo in F1.

Pensiamo al coraggio di Ascari scampato al tuffo in mare a Montecarlo 1955 e pronto pochi giorni dopo a Monza a girare con una macchina da corsa, anche se stavolta l'incidente che segue si rivelerà fatale. O anche alla tempra di manici quali Ickx, Hailwood - che risbanca il TT dell'Isola di Man - Herbert, Brundle, Depailler, Jabouille, Laffite, Piquet - che poi tenta la Dakar perfino in moto! - e Schumi post-Stowe, dopo le rispettive fratture agli arti inferiori. Tra gli esempi recenti, anche Dario Franchitti, che nel 2003 cade dalla sua Mv Agusta mentre è in vacanza in Scozia e accusa una grave frattura alle vertebre che non gli impedisce di provare a correre a Indy e di partecipare a una gara IndyCar su ovale della Pike's Peak, giungendo 4° e poi fermandosi per curarsi meglio. Eroico.

Eroico come E.T. Seb Loeb che salta quattro gare del Mondiale Rally a fine 2006, causa quadrupla frattura all'omero per una caduta in mountain bike, ma non per questo perde il titolo, continuando poi la sequenza iridata fino al 2012, con nove allori iridati vinti.

Frattura per caduta da mountain bike anche per Mark Webber, in questo caso a una gamba e a una spalla a fine 2008, con tanto di pronto e feroce ritorno in pista.

**La forza dell'orgoglio**

A volte, quando le conseguenze sono terribili e non può più esserci futuro agonistico, le prove successive al volante di una F1 servono a rinnovare l'addio ma anche a testimoniare che la determinazione ha comunque consentito al pilota di rimettersi nell'abitacolo della sua belva.

Gli esempi di Stirling Moss dopo il crash di Godwood 1962, di Didier Pironi che prova l'Ags nel 1986 al Ricard, quattro anni dopo il terribile volo di Hockenheim o di Alessandro Nannini che malgrado l'arto offeso si pone alla guida dell'agognata Ferrari di F1, con la F92A nel 1992 a Fiorano, per una manciata di giri che tanto premia lo spirito ricostruito. Anche se in cima se ne sta un altro Alessandro Magno, ossia Zanardi che dopo il dramma del Lausitzring torna in gara - perfino vincendo - nel Wtcc e in Gt con la Bmw che lo fa salire sulla sua F1 adattata, con la quale gira a Valencia a fine 2006. Anche se Clay Regazzoni, nei raid dopo il crash di Long Beach 1980, un plauso commosso lo merita. La verità è che i campioni veri, come fasciose fidanzate sparite, tornano. Tornano sempre. Anche solo per ribadire che se ne sono andate, ma tornano.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**ZANARDI, LAUDA E NANNINI, CHE EROI!**

Sopra, Lauda fresco reduce dalle ustioni del Nurburgring 1976, in alto Nannini al top nel Gp di Suzuka 1989, il momento più bello della sua carriera, stoppata dall'incidente in elicottero nell'ottobre 1990, che gli offenderà un braccio non privandolo del coraggio e del piacere del ritorno in gara. Al centro, l'immenso Alessandro Zanardi con la Bmw F1 adattata nel test di Valencia di fine 2006 e, in basso, Lammers su March a fine 1992, recordman di assenza in F1. L'impresa che sta tentando Kubica è una sintesi virtuosa tra tutte queste situazioni-limite

**Noncuranza al rischio**

E Kubica sta entrando in una zona magica. Nella quale si respira aria rarefatta capace di vivificare solo polmoni di creature speciali: quella della noncuranza al rischio, di cui Gilles Villeneuve fu corifeo e re. La noncuranza di Derek Warwick che ribalta la sua Lotus a Monza nel Gp d'Italia 1980 e poi corre ai box a prendere il muletto per non prendersi la ripresa della corsa, col cuore a 90 battiti. O del suo compagno di squadra Martin Donnelly che si devasta a Jerez, ma poi cinque anni dopo torna alle gare con le monoposto F.Classic di Tom Wheatcroft. Senza trascurare il Martin Brundle del Gp d'Australia 1996 che tampona Coulthard e con la sua Jordan decolla, spezzandosi a metà. Brundle esce illeso dall'incidente e ottiene l'autorizzazione a partecipare alla seconda partenza dal medico della Fia, Syd Watkins. O lo stesso Coulthard che nella primavera 2000 scappa a un incidente aereo per altri tragico, torna in pista e vince. Queste sono pale. Tutto ciò a suo modo esalta più di mille Gp vinti e cento titoli mondiali.

**Robert il survivor**

Paradossalmente, per certi versi Robert Kubica,

**LAMMERS RECORDMAN DI ASSENZA DALLA F1 CORONATA DA RITORNO**

Nell'ipotesi non semplice che Robert Kubica dia concretezza al sogno di tornare in F1 con la Renault, il polacco entrerebbe a far parte di una particolarissima e eletta cerchia di piloti capaci di far trascorrere il più ampio lasso di tempo d'assenza all'interno della loro carriera iridata. E va sottolineato che Robert manca dai Gp da quasi sette anni...

Jan Lammers	Gp Francia 1982 - Gp Giappone 1992	10 anni 92 giorni
Luca Badoer	Gp Giappone 1999 - Gp Europa 2009	9 anni 296 giorni
Pete Lovely	Gp Usa 1960 - Gp Canada 1969	8 anni 304 giorni
Andre Pilette	Gp Francia 1956 - Gp Belgio 1964	7 anni 349 giorni
Peter Revson	Gp Italia 1964 - Gp Usa 1971	7 anni 27 giorni
Eppie Wietzes	Gp Canada 1967 - Gp Canada 1974	7 anni 26 giorni
Mike Hailwood	Gp Monaco 1965 - Gp Italia 1971	6 anni 98 giorni



molto più che un escluso dalla F.1 in cerca di un'altra possibilità, in realtà è un survivor dal punto di vista fisico - vedi botta stradale nel 2003, ai tempi della F.3, quando già rischio di perdere un braccio, Canada 2007 e ulteriori crash nei rally - e anche in senso agonistico.

Superstite, perché di quella griglia di partenza a ventiquattro partecipanti di Abu Dhabi 2010 a oggi restano in attività in F.1 solo - si fa per dire - Hamilton, Alonso, Vettel, Hulkenberg e Massa. Non



**QUANDO IL CORAGGIO  
NON TEME AVVERSA'**

A sinistra, Depailler torna nel 1980 con l'Alfa Romeo dopo il catastrofico crash col deltaplano, a metà dell'anno prima. Sopra a destra, Stewart protegge il polso offeso nel 1968, a lato Coulthard stile Rocky nel 2000, vincente dopo l'incidente aereo e, in basso, Mansell stampellato a mondiale vinto, a fine '92



solo. Il pilota che commentò in seguito in modo più asettico e pessimistico le possibilità di un ritorno in F.1 di Robert - a seguito del terribile crash del 6 febbraio 2011 al Rally Ronde di Andora in località San Lorenzo, nel Comune di Testico, in provincia di Savona -, ossia Alguersuari, adesso si gode la vita facendo il Dee Jay.

**Ritorno in zona primato**

E se davvero Kubica tornasse al via di un Gp iridata, si inserirebbe in un'incredibile classifica di ritornanti, ossia dei piloti protagonisti delle più lunghe interruzioni di carriera iridata.

Ambito stranissimo, nel quale il recordman è l'olandese Jan Lammers, con dieci anni e nove giorni tra Francia 1982 e Giappone 1992 mentre il secondo resta Luca Badoer con nove anni e 296 giorni prima del suo ritorno con la Ferrari F.1, a Valencia 2009.

Robert entrerebbe così in top ten con non meno di 7 anni di iato, a far concorrenza a Wietzes, Hailwood, Pilette e Revson, ma con una caratteristica che lo renderebbe unico: mai un ex vincitore di Gp ha fatto passare così tanto tempo prima di ritornare al via di una gara iridata. Perché i grandi ritornanti erano restati lontani dalla F.1 per motivi ben diversi dalla salute o dalla ridotta attitudine alla guida a causa di incidenti. Giammai cammino di un top driver è stato più difficile, terribile e sofferto, prima di ritrovare la via bruscamente interrotta.

Per questo il polacco è simbolo nobile di una sfida anche romantica e terribilmente poetica.

Il test al volante di una Renault turboibrida va ben oltre la verifica attitudinale, perché in realtà percorrendo la sua strada openitenziale ma esaltante strada Robert Kubica sta insegnando all'uomo a non arrendersi mai. ●



# Lappi nella

## SUBITO VINCENTE

A 26 anni Esapekka Lappi è entrato nel novero dei grandi vincendo il Finland Rally con la Toyota Yaris Wrc

### AL TRAGUARDO

- 1 Lappi-Ferm**  
Toyota Yaris Wrc  
2.29'26"9
- 2 Evans-Barritt**  
Ford Fiesta Wrc  
a 36"
- 3 Hanninen-Lindstrom**  
Toyota Yaris Wrc  
a 36"3

La classifiche completa saranno riportate a pag. 78-80



fotografie BETTIOL

**i** IL GIOVANE FINLANDESE ENTRA NELLA STORIA VINCENDO LA GARA-MITO DI CASA ALLA QUARTA USCITA CON UNA WRC. UN'IMPRESA MAI RIUSCITA A NESSUNO DEI MITI CHE HANNO COSTRUITO LA FAVOLA DEI FLYING FINNS

# leggenda



di Marco Giordo

**J**YVASKYLA - Esapekka Lappi nella leggenda! L' "Jyväskylän Suurajot" è stata stavolta più che mai un vero e proprio Gran Premio di Finlandia, tornando ad essere anche il rally per antonomasia per i "flying finn", cioè una corsa che parla quasi esclusivamente "suomalainen", finlandese. Erano davvero parecchi anni, dai tempi di Alen, Vatanen e Kankkunen, che non si vedeva una battaglia di testa così agguerrita tra i piloti locali, che stavolta hanno davvero schiantato tutta la concorrenza piazzando tre piloti ai pri-

mi quattro posti, tra i quali due giovani promesse. A vincere è un incredulo Esapekka Lappi, che sulle strade di casa ha centrato il suo primo trionfo iridato, a dimostrazione del suo grande talento e della sua incredibile freddezza. Il 26enne pilota della Toyota è un tipo tranquillo, low profile, e quando i tifosi finlandesi lo chiamavano a gran voce e lo applaudivano sorrideva contento a fianco del suo boss Tommi Makinen, come fa un bambino davanti all'albero di Natale dopo aver ricevuto il regalo più bello della sua vita. ----->

← I presupposti c'erano tutti perché questa fosse la sua gara. Il team nipponico ha sviluppato la Toyota Yaris su queste strade, erano stati svolti undici giorni di test pregara, ed infine nessuno come i finlandesi sa come si guida su queste speciali quando è appena piovuto, come è successo venerdì pomeriggio e sabato mattina. Ed Esapekka stavolta l'ha combinata bella, diventando il pilota che ha ottenuto più velocemente la vittoria al volante di una Wrc, riuscendoci alla quarta gara, dopo il bell'esordio in Portogallo ed il quarto posto e la vittoria nella power stage ottenuti in Sardegna un mese e mezzo fa. Neanche Loeb agli esordi era stato così bravo. «Mi sembra davvero di sognare – ha confessato alla fine – perché non pensavo più di poter vincere quando Latvala ha allungato su di me, e poi ho preso un bello spavento nella penultima speciale quanto ho toccato la posteriore sinistra rischiando di danneggiare la sospensione. Mi sarei accontentato del secondo posto dietro Jari-Matti, invece ora eccomi qui felice e ancora incredulo di questo successo. Già negli ultimi due anni, nel Wrc2, avevo gestito questa gara come ho fatto stavolta, lottando sul filo dei secondi. Un'esperienza che mi è servita. Mi ci vorrà del tempo per capire a fondo quanto ho fatto in questo week-end».

#### Ouinipohja decisiva

La mitica speciale di Ouinipohja si è disputata quest'anno di nuovo nel senso tradizionale, cioè da ovest verso est. Misurava però stavolta solo 24,38 km, quindi 9 km in meno del 2016 perché il fine prova era stato anticipato di 2 km dopo il lungo rettilineo di Kakaristo. E proprio nel secondo passaggio su questo velocissimo crono, Esapekka Lappi ha messo in cassaforte la vittoria marcando lo scratch con il tempo di 10'49"8, a 135 kmh di media (!), abbassando addirittura di 9"6 il tempo fatto segnare la mattina. Ma soprattutto, tornando in testa grazie ad un problema elettrico che ha colpito la Yaris di Latvala, ammutolita al km 11,3. Jari-Matti era primo e stava incrementando il vantaggio su Lappi, che era salito a 8"5. Inoltre, era più veloce di 7 decimi nel primo split rispetto al compagno di squadra. Invece, Latvala ha dovuto dire addio alla quarta vittoria nella grande corsa di Jyväskylä. «Siamo una squadra giovane e sono cose queste che possono capitare – ha commentato Jari-Matti a bocce ferme –. Mi dispiace però non essere riuscito a portare a casa questo risultato davvero prestigioso anche in ottica campionato piloti».

#### Neuville raggiunge Ogier!

«La Finlandia è la gara del mondiale dove noi della Hyundai ci troviamo da sempre più in difficoltà». Così Thierry Neuville ha sentenziato la prova opaca della i20 Wrc sugli sterrati finlandesi; visto che è rientrato ad Alzenau con un bottino inferiore alle attese, anche se con 11 punti che gli hanno permesso di raggiungere Ogier in testa al mondiale Piloti. Operazione aggancio riuscita, dunque, e adesso in Germania si riparte praticamente da zero... Grandissima poi la gara di Elfyn Evans, che ha passato Hanninen per soli tre decimi nell'ultima speciale, andando a prendere con le unghie e con



#### INSEGUIMENTI RIUSCITI

Neuville, sopra, ha raggiunto Ogier in vetta alla classifica Piloti. Al termine di una gara volitiva Elfyn Evans, a destra, ha strappato il secondo posto ad Hanninen per 3 decimi di secondo! In basso a destra Makinen in festa con il team Toyota

i denti una magnifica piazza d'onore. Se il gallese avesse potuto effettuare i test pregara avrebbe sicuramente potuto giocarsela anche per la vittoria, visto che ha passato la prima tappa a cercare il set up ideale. Infine Ott Tanak, attardato da una foratura nella prima tappa, ha deluso, chiudendo solo settimo e riscattandosi nel finale con la vittoria nella power stage. Fra tre settimane la sfida continua in Germania, sugli asfaldi della Mosella, dove si aprirà una nuova pagina di questo appassionante Mondiale 2017. ●

#### NON RALLENTANO E SONO PERICOLOSE

## Chicanes bocciate

Non c'era più, nella super speciale di Harju, la chicane formata da due trattori che 12 mesi fa aveva destato sconcerto tra piloti e addetti ai lavori. Anche stavolta però, le chicanes sono state uno dei leit-motiv del Finland Rally. Ce n'erano davvero tante, una scelta fatta ad hoc per abbassare le medie dei vari crono. Ma l'idea non è piaciuta a molti piloti, in particolare a Meeke e Paddon, mentre Latvala ed Ogier si sono dimostrati più favorevoli. «Credo che la gara sia diventata più pericolosa a causa delle chicanes - ha commentato Kris Meeke - . È una soluzione sbagliata, le vetture sono più veloci ma anche più sicure: e poi a cosa serve avere aumentato la potenza delle Wrc se non possiamo sfruttarla nelle speciali? Per la sicurezza, le chicanes diventano un ulteriore problema se qualcuno ci sbatte contro». «Sono d'accordo con Kris – ha continuato Paddon – perché possono diventare un vero pericolo visto che si trovano non di lato, bensì sono state messe in mezzo alla strada». Favorevole Jari-Matti Latvala. «Bisogna cercare in qualche modo di abbassare le medie, alcune chicanes sono state posizionate bene altre dovrebbero essere collocate meglio, dobbiamo lavorarci». Sulla stessa falsariga anche Sébastien Ogier. «Alcune sono troppo strette e sono da rivedere – ha evidenziato – ma in generale è una soluzione che contribuisce ad abbassare le medie anche se di pochi kmh».

# Toyota forse ora trasloca in Estonia

VOCI DI MALUMORI NEL TEAM, CHE POTREBBE SPOSTARSI A TALLIN. MA TOMMI MAKINEN FESTEGGIA PER LO STRAORDINARIO RISULTATO



**M**orale alle stelle nel motorhome Toyota, dove tutti erano molto carichi vista la grande corsa disputata dai tre piloti di Tommi Makinen, che alla fine era ovviamente entusiasta per lo stupendo risultato ottenuto nell'«Jyväskylän Suurajot». «Abbiamo chiuso con due piloti sul podio – commentava raggianti il team principal del team nipponico, assediato da media e tifosi durante tutto il weekend – e poteva essere anche una tripletta! Siamo davvero contenti per aver vinto la gara di casa davanti al nostro pubblico, i nostri driver sono stati sempre velocissimi ed hanno fatto pienamente il loro dovere. In particolare Esa-

pekkka Lappi, che ha gestito benissimo e con intelligenza tutta la sua gara, ottenendo qui la sua prima vittoria. Mi ha ricordato molto quella che ho ottenuto io 23 anni fa, nel 1994. Mi rincuora invece per Latvala, che ha patito un problema elettrico e si è dovuto fermare quando era in testa, mentre Hanninen ha fatto davvero una bella gara, coronata dal podio».

Tuttavia, proprio nel giorno del trionfo sono venuti fuori diversi rumors secondo i quali non sarebbero tutte rose e fiori nel team giapponese con base a Puuppola. Si dice ad esempio che l'ambiente all'interno della squadra sarebbe difficile. E dopo l'addio, l'anno

scorso, dell'ingegnere greco ex-Subaru Michael Zlotos e, di recente, della responsabile marketing e comunicazione Tina Lehmonen, si vocifera che stavolta sarebbero sul piede di partenza i due progettisti Tom Fowler e Simon Carrier. Vedremo presto cosa succederà, perché sono stati proprio loro i due principali artefici del successo del progetto Yaris Wrc «made in Finland». Si sta poi procedendo ad una «finlandizzazione» del team, iniziando dai meccanici per proseguire con gli ingegneri, una scelta voluta pare per ottimizzare i costi ma che potrebbe avere delle conseguenze negative a livello di qualità ed esperienza. Infine, ultimo dei rumors, c'è chi dice che la base rallistica della Toyota potrebbe essere trasferita per motivi fiscali a Tallin in Estonia, dove esiste già una sede secondaria. Insomma, bolle tanta acqua in pentola nel team finnico-giapponese ma onestamente c'è da dire che quasi nessuno avrebbe scommesso un solo centesimo un anno fa dopo la presentazione del programma del quattro volte campione del mondo, sul fatto che dodici mesi più tardi la Yaris avrebbe dominato prima in Svezia e poi in Finlandia. Forse però, a pensarci bene, una persona l'avrebbe fatto. Il suo nome è Tommi Makinen. ●



fotografie BETTIOL





fotografie BETTIOLI

# Suninen

## l'altra sorpresa

ALLA SECONDA GARA CON UNA WRC È A LUNGO SECONDO, POI FINISCE QUARTO. WILSON È ENTUSIASTA DI LUI E LO VUOLE IN SQUADRA NEL 2018

«**S**uninen è un pilota che sa quello che vuole e che sa gestire al meglio sia la vettura che la gara. In due parole è uno che va forte e che usa molto la testa». Questo l'identikit dell'altro astro nascente del rallismo finlandese fatto da Massimo Carriero, l'ingegnere italiano della M-Sport che lo ha seguito durante la gara. Lui, il 23enne Teemu, vive con la massima tranquillità questo quarto posto ottenuto alla seconda gara della sua carriera su una Wrc, anche perché non sa ancora quando ci risalirà sopra visto che dalla Germania tornerà al volante della Fiesta R5.

«D'ora in poi - commenta - il mio programma prevede solo gare nel Wrc2, difficilmente tornerò al volante della Fiesta Wrc in questa stagione, una vettura che mi è piaciuta subito, già al debutto, in Polonia. Il feeling è stato davvero buono, sono sempre andato al massimo su queste speciali. Peccato solo quel salto di chicane nel primo passaggio ad Ouninpohja che alla fine mi è costato una ventina di secondi, e l'errore nella penultima speciale che mi ha fatto perdere il podio. Poteva andare meglio ma va bene così».

Poi fa una battuta che fa capire che si trova a suo agio nella squadra. «Alla M-Sport sto bene, lavorando fianco a fianco con Ogier e Tanak imparo tan-

**SUNINEN VA FORTE ED È IN CIMA ALLA LISTA DEI PILOTI CHE POTREBBERO CORRERE CON NOI IL PROSSIMO ANNO**

**MALCOLM WILSON**

”

te cose». Un messaggio forte e chiaro, subito confermato da Malcolm Wilson. «Suninen va davvero forte - commenta il boss di M-Sport - ed è in cima alla lista di piloti che l'anno prossimo potrebbero correre con le nostre Wrc».

Il tutto è confermato dall'entourage di Timo Jouhki, che inoltre ha confermato che Kalle Rovanpera correrà in Galles con una Fiesta R5. Tra l'altro, il baby finlandese ha fatto un breve test (rimasto top secret) nei giorni del rally in Finlandia con la Fiesta Wrc Plus. Un chiaro segnale che la partnership tra Wilson e Jouhki, dopo i tempi di Hirvonen e Latvala è tornata in auge. ●

### NON SOLO LAPPI

Oltre alla vittoria di Lappi, i finlandesi festeggiano il quarto posto di Teemu Suninen, in basso, alla seconda gara con una Wrc, la Fiesta M-Sport, sopra. Face scure alla Citroën, in alto a destra, dove Matton discute con Breen e Meeke (di spalle). La C3 Wrc, in basso a destra quella di Breen, sarà provata da Loeb



IL NAVIGATORE AVEVA VERTIGINI

## Ogier crash Ingrassia ko

Finlandia stregata anche stavolta per Sébastien Ogier, che è tornato a mani vuote, come gli era già successo lo scorso anno, raggiunto in vetta alla classifica Piloti da Neuville e con il fido Julien Ingrassia quasi ko... Stavolta è stata fatale a Ogier la speciale di Jukojarvi, la terza del venerdì mattina, dove Seb è uscito al km 20.3, ad 1 solo km dal fine prova. Per avere una versione ufficiale di quanto è successo alle 9 del mattino si è dovuto aspettare sino alle 6 di sera di venerdì, quando Ogier si è fatto vivo nel motorhome della M-Sport dopo essere andato anche in ospedale a Jyvaskyla e Kuopio. «Due km prima dell'uscita di strada - ha commentato - mi sono reso conto che avevo rotto o danneggiato qualcosa dietro, un ammortizzatore o la sospensione. Mancava poco alla fine ed ho preferito continuare ma purtroppo poi la vettura è partita di lato in una curva veloce a sinistra e sono finito fuori, contro un albero. La botta è stata forte, dalla parte di Jullien, e per precauzione ci siamo recati entrambi in ospedale per fare un controllo». Poi poco dopo la mezzanotte di venerdì veniva diffuso un comunicato firmato dal medico della gara Timo Kaukonen e dal responsabile medico della Fia, Jean Duby, in cui si diceva che Ingrassia soffriva di mal di testa, nausea e vomito a seguito dell'incidente e che gli venivano prescritti 15 giorni di riposo. Potendo, però, riprendere la gara dopo un consulto medico... E così, sabato mattina, l'equipaggio della Fiesta numero 1 è ripartito, per fermarsi però subito, in attesa di verificare un miglioramento del copilota provenzale durante la giornata, sperando di poter poi correre la domenica per cercare di portare a casa almeno i punti della power stage. In serata però si decideva per lo stop definitivo. «Non ero proprio in condizione di correre - ha detto Ingrassia - . Peccato, ci rivedremo in Germania...».

GIORDO



## Ritorna **Loeb!** Solo per un test?

**IL NOVE VOLTE IRIDATO PROVERÀ LA CITROËN C3 SULL'ASFALTO. MA C'È GIÀ CHI LO VORREBBE DI NUOVO IN GARA. MAGARI IN SPAGNA**

**A**cque sempre agitate alla Citroën, ancora una volta deludente, in Finlandia come troppe altre volte. Inoltre, ad aumentare la... maretta, il gruppo Psa ha annunciato alla vigilia che Sébastien Loeb effettuerà un test sulla C3 Wrc prima del Rally di Germania.

Gli irlandesi sono notoriamente un popolo passionale e sincero e Kris Meeke non è stato da meno, perché dietro le sue dichiarazioni di facciata si capiva lontano un miglio che il pilota di Dungannon non era per niente soddisfatto di questa scelta. La C3, infatti, ha dimostrato in Corsica di andare bene sull'asfalto, quindi la decisione di far effettuare un test al 9 volte campione del mondo alsaziano sembra quasi come un pretesto per vederlo presto in gara, probabilmente in Catalogna (data libera nel suo programma di Rallycross e Raid...). Dove, partendo dietro perché non ha punti, sulla terra della prima tappa godrebbe di un buon vantaggio. Che potrebbe poi essere importantissimo nelle due successive tappe, su asfal-

to. Per il momento questo però è "fantarally", anche se all'interno del team è molto in voga... La verità, si commentava all'interno dell'équipe di Satory, è che i veri problemi della C3 sono nelle sospensioni posteriori che sulla terra non scaricano la potenza come dovrebbero. Assente per ferie (e lo sarà anche la Germania) il nuovo responsabile tecnico, Christophe Besse (?), in gara Meeke è apparso sempre molto a disagio: non si trovava proprio alla guida della Wrc transalpina che non aveva, a suo dire, reazioni sincere.

Anche Al Qassimi si è lamentato dei pochi progressi compiuti dalla vettura, mentre l'unico che ha tenuto alto l'onore del team è stato Craig Breen, quinto alla fine e sempre competitivo da queste parti.

«Ho cercato di guidare al meglio - ha commentato Breen - . Abbiamo lavorato tanto e più di così non potevamo fare. Ora giriamo pagina, andiamo a correre sull'asfalto in Germania, un fondo dove la vettura va decisamente bene». ●





Andolfi con la Hyundai, nella foto, e Scandola con la Skoda, nell'altra pagina, hanno fatto del loro meglio nella categoria R5 ma non sorridono

# Andolfi che crash!

VETTURA PESANTEMENTE DANNEGGIATA PER IL LIGURE NELLA DIFFICILE GARA NORDICA

**D**opo aver iniziato bene, chiudendo la prima tappa 18° assoluto e terzo nel Wrc2, Fabio Andolfi s'è dovuto fermare all'inizio della seconda giornata a causa di una violenta uscita di strada al km 9 della seconda speciale, Pajjala, nella curva dove sono finite fuori ben 12 vetture. Il pilota di Acì Team Italia aveva fatto segnare tempi interessanti con la Hyundai i20 R5 della Romeo Ferraris, marcando ad esempio a Pihlajakoski l'ottavo tempo tra le Wrc2. Poi l'uscita a Pajjala: «In una destra lenta - commenta Andolfi - la vettura, che aveva un grip inferiore rispetto al primo giorno, mi è andata via e sono finito in un prato, dove sfortunatamente c'era un tronco d'albero che ha fatto da trampolino, facendoci capotare. Francamente non ci voleva». Dal canto suo, Claudio Bortoletto è apparso deluso: «Fabio s'è fatto valere nella prima tappa - spiega il diesse del team - fornendo una prestazione intelligente. Poi però è uscito di strada e s'è dovuto fermare. La vettura non è riparabile per i danni subiti, tra i quali il monoblocco motore, che s'è rotto, e la scocca piegata. Vedremo come correre ai ripari». E s'è diffuso un rumor secondo il quale Simone Scatolin in Germania potrebbe sostituire Manuel Fenoli, impegnato in Polonia con Bottarelli. ●

## Così al traguardo

Gara 9 del Mondiale Piloti e Costruttori Jyväskylä (Fin), 27-30 luglio 2017

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Lappi-Ferm	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	in 2.29'26"9
2°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 36"
3°	Hänninen-Lindström	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 36"3
4°	Suninen-Markkula	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	a 1'01"5
5°	Breen-Martin	Citroën C3 WRrc	IRL-GB	a 1'22"6
6°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 1'33"1
7°	Tänak-Järveoja	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	a 1'53"6
8°	Meeke-Nagle	Citroën C3 Wrc	GB-IRL	a 3'12"6
9°	Sordo-Martí	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 4'11"5
10°	Østberg-Eriksen	Ford Fiesta Wrc	N-N	a 4'21"2

Le classifiche complete sono riportate a pagina 78-80

**PROVE SPECIALI VINTE:** Latvala (1 a pari merito) e Lappi 9 su 25, Suninen 3, Tanak 2, Hänninen (1 a pari merito), Evans, Neuville 1

**RALLY LEADER:** Tanak da ps 1 a ps 3, Latvala da ps 4 a ps 9, Lappi da ps 10 a ps 14, Latvala da ps 15 a ps 18, Lappi da ps 19 a ps 25

**I PRINCIPALI RITIRI:** Ogier ps 4 (uscita di strada), Andolfi ps 15 (uscita di strada).

**POWER STAGE:** 1. Tanak in 4'48"6; 2. Evans a 1"5; 3. Neuville a 2"; 4. Latvala a 2"3; 5. Hänninen a 2"7

## Mondiale Piloti

	MONTECARLO 19-22/1	SVEZIA 9-12/2	MESSICO 9-12/3	TOUR DE CORSE 6-9/4	ARGENTINA 27-30/4	PORTOGALLO 18-21/5	SARDEGNA 8-11/6	POLONIA 29/6-2/7	FINLANDIA 27-30/7	GERMANIA 17-20/8	SPAGNA 5-8/10	GALLES 26-29/10	AUSTRALIA 16-19/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25	15+4	18+4	18+4	12+2	25+1	10+3	15+4	-	-	-	-	-	160
Neuville	5	3	15+5	25+1	25+5	18+4	15+2	25+1	8+3	-	-	-	-	160
3° Tanak	15	18	12+3	-	15+3	12+5	25	-	6+5	-	-	-	-	119
4° Latvala	18	25+5	8+2	12+5	10+1	2	18+1	5	0+2	-	-	-	-	114
5° Sordo	12+1	12	4+1	15+2	4	15	4	12	2	-	-	-	-	84
6° Evans	8+2	8	2	-	18+4	8+3	-	4	18+4	-	-	-	-	79
7° Breen	10	10	-	10+3	-	10	-	-	10	-	-	-	-	53
8° Paddon	-	6+1	10	8	8	-	-	18	-	-	-	-	-	51
9° Hänninen	0+3	-	6	-	6	6	8	1	15+1	-	-	-	-	46
10° Meeke	-	2	25	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	31

## Mondiale Costruttori

1° M-Sport	40	33	26	-	33	37	35	25	26	-	-	-	-	285
2° Hyundai	20	20	25	40	35	33	21	43	14	-	-	-	-	251
3° Toyota	24	29	14	12	20	14	30	10	40	-	-	-	-	193
4° Citroën	10	16	29	16	6	14	12	20	18	-	-	-	-	135

## PICCOLO CAPOLAVORO DEL FRANCESE

# Ciamin batte Solans

**JYVASKYLA** - La quarta prova del mondiale Junior, nono appuntamento del mondiale Wrc3, è stata vinta dal francese Nicolas Ciamin, che ha preceduto il catalano Nils Solans e lo svedese Radstrom. Da segnalare che Solans è uscito di strada nello stesso punto di Andolfi, a Pajjala, perdendo 4', ma è stato rimesso in strada dagli spettatori. In evidenza il giovane figlio d'arte Emil Lindholm, che s'è dovuto ritirare nella tappa finale per un'uscita. Dopo questa gara Solans ha consolidato la sua leadership sia nel Wrc3 che nello Junior.

### WRC3-JUNIOR

Gara: 1. Ciamin-de La Haye in 2.57'23"4; 2. Solans-Ibanez a 3'26"5; 3. Radstrom-Johansson a 3'27"8 (tutti su Ford Fiesta R2).  
Campionato Wrc3: 1. Solans 104 punti; 2. Ciamin 70.  
JuniorWrc: 1. Solans 119 punti; 2. Ciamin 93.



fotografie BETTIOL

# Scandola luci e ombre

**IL VENETO DEBUTTA IN FINLANDIA E FA SEGNARE CRONO INTERESSANTI NONOSTANTE UNA VIOLENTA USCITA**

**F**inlandia agrodolce per Umberto Scandola. Il veneto con la Skoda Fabia R5, che al suo esordio sugli sterzati finlandesi era navigato da Michele Ferrara, ha disputato una prima tappa intelligente, chiudendo al settimo posto tra le Wrc2 e 23esimo assoluto, aggiudicandosi con merito entrambi i passaggi della prova cittadina di Harju. Poi, il sabato, l'uscita di strada al km 2.7 nella speciale "killer" di Pai-

jala ha compromesso la sua prestazione. «Un vero peccato – ha dichiarato "Umby" – perché ho sbagliato il punto di staccata e sono arrivato lungo, finendo contro un terrapieno. La cosa più difficile su queste strade, che sono totalmente diverse dalle nostre, è proprio capire qual è il punto di staccata giusto per perdere meno velocità possibile ed andare più forte. Devo dire che nella prima giornata avevo cercato di



GIORDO

imparare il più possibile e tutto era andato per il meglio, a parte un cerchio rotto che ci aveva fatto perdere un po' di tempo. Peccato. È stata comunque un'esperienza difficile ma decisamente interessante, molto costruttiva, visto il ritmo di gara sostenuto e le alte velocità alle quali si corre costantemente». Scandola è poi comunque ripartito nella tappa finale, concludendo la sua gara al decimo posto nel Wrc2. ●

# Huttunen sorprende tutti

**IL PUPILLO DI MARCUS GRONHOLM VINCE ALLA SECONDA GARA CON UNA VETTURA R5. TEMPESTINI FINISCE QUINTO**

**I**l nono appuntamento del Wrc2 è dominato dal pilota di casa Jari Huttunen, pupillo di Marcus Gronholm che abitualmente corre nell'Europeo sulla Opel Adam R2 ed era alla seconda gara con una R5. Al volante di una Skoda Fabia del team Printsport, il 23enne finlandese ha condotto dall'inizio alla fine, dimostrando una superiorità schiacciante: «Conosco bene questa corsa – ha commentato all'arrivo – ma non ho voluto esagerare. È andato tutto come previsto e nella tappa finale ho pensato solo a gestire». Alle spalle del vincitore Quentin Gilbert, anche lui su Fabia R5; mentre Simone Tempestini e Giovanni Bernacchini hanno chiuso la loro prova con il quinto posto finale. ●

Huttunen ha vinto il Wrc2, dove non c'erano i piloti ufficiali della Skoda



## WRC2

Gara: 1. Huttunen-Linnaketo in 2'34"21"; 2. Gilbert-Jamoul a 2'13"9; 3. Cave-Morgan (Hyundai i20 R5) a 3'32"6; 4. Pryce-Furniss (Ford Fiesta R5) a 5'58"1; 5. Tempestini-Bernacchini (Citroën Ds3 R5) a 7'37"7 (tutti gli altri su Skoda Fabia).

Campionato: 1. Tidemand 118 punti; 2. Veiby 68; 3. Suninen 54; 4. Camilli 52; 5. Mikkelsen 50; 6. Kopecky 49; 7. Gilbert 43; 8. Guerra 42; 9. Tempestini 38; 10. Rossel 27.

## MEDIE FOLLI

Il crono più veloce è stato Ouninpohja, dove Latvala ha fatto segnare 133.5 kmh di media al mattino e Lappi addirittura 135 kmh nel secondo passaggio! E Lappi a Urria, nella prima tappa, ha toccato i 131.3 kmh; mentre nella seconda giornata Evans ha vinto la prova di Pajjala a 131.8 kmh. La media del vincitore Lappi è stata di 126.7 kmh: l'anno scorso Meeke aveva vinto senza le chicane a 126.6 kmh.

## KENNARD

Il richiamo era troppo forte e durante lo shakedown John Kennard non ha saputo resistere alla tentazione ed ha effettuato un giro a fianco di Hayden Paddon.

## TOYOTA APRIPISTA

In Finlandia le vetture ufficiali erano Rav 4. Pilota per la responsabile della sicurezza, Michèle Mouton, una vecchia conoscenza del rallyismo finlandese, il mitico Seppo Harjanne.

## ESPOSIZIONE DI TUTE

Alla Rally Legends Exhibition organizzata da Francesco Buffi al Paviljonki di Jyväskylä erano esposte le tute dei più grandi campioni del rallyismo, per la gioia dei tantissimi tifosi presenti.

## JYVASKYLA RINNOVA

Proprio durante lo svolgimento della gara finlandese, l'Akk (la Federazione automobilistica finnica) ha reso noto d'aver rinnovato per altri tre anni (2018-2020) l'accordo con la città di Jyväskylä, che continuerà così ad ospitare come da tradizione l'appuntamento finlandese del Mondiale.

## OUNINPOHJA

Mads Ostberg è stato il più spettacolare di tutti nel famoso salto di Ouninpohja, dove con la Ford Fiesta Wrc del Team One Bet Jipo Car ha saltato in lungo per la bellezza di 50 metri.

## ACCORNERO

L'equipaggio italiano formato da Umberto Accornero e Nicola Arena ha concluso in 33esima posizione la trasferta finlandese con una Peugeot 208 R2.

**FIESTA PER TUTTI**

Michelini con la Fiesta Wrc, nella foto, e Panzani con la versione R5, in basso, hanno occupato i gradini più alti del podio a Lucca

fotografie DAVID BONAVENTURI

# Michelini senza rivali

**GARA TEST CON VITTORIA SULLA FIESTA WRC CHE UTILizzerà IN FRIULI. SECONDO È PANZANI, AL DEBUTTO CON LA R5**

**L**UCCA - Sette speciali vinte senza patemi, oltre due minuti di vantaggio sul primo inseguitore e la possibilità di testare diverse soluzioni di gomme in funzione del Rally del Friuli. Rudy Michelini ha portato a termine il Coppa Città di Lucca confermando quelli che erano i fin troppo scontati presupposti della vigilia. È stato tutto facile per il lucchese, al volante di quella Ford Fiesta Wrc con la quale intende proseguire il cammino nel CiWrc. A tenere su di giri le sorti della gara sono state così le immediate retrovie, con Luca Panzani all'esordio sulla Ford Fiesta R5 - vettura con cui affronterà anche il Rally Due Valli - e Mauro Lenci a confermarci outsider con la Peugeot 306 Maxi con la quale sta cullando la prospettiva di laure-

arsi campione regionale. Una classifica finale che ha rispecchiato fedelmente le logiche di cavalleria, con Michelini vincitore per la settima volta in un contesto che ha rasentato il limite della noia e Luca Panzani calato alla perfezione tra le caratteristiche della Fiesta R5. Sono bastati po-

**AL TRAGUARDO**

Assoluta: 1. Michelini-Perna (Ford Fiesta Wrc); 2. Panzani-Baldacci (Ford Fiesta R5); 3. Lenci-Farnocchia (Peugeot 306 Maxi).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

**CATELANI E BERTONERI 5 ANNI FA**

## Ricordando la tragedia

Per ricordare Valerio Catelani e Daniela Bertoneri, gli uomini di scuderia Balestrero hanno nuovamente intitolato alla loro memoria il calice riservato ai vincitori assoluti. Una ferita ancora aperta nel Granducato dei rally, a cinque anni dal terribile rogo della Peugeot 207 S2000 con la quale stavano affrontando la gara e che, dalla metà di settembre, sarà ancora oggetto di dibattito in aula con l'udienza dei testimoni legati ai sette imputati accusati di omissione di soccorso. Una situazione che vede ancora coinvolte undici persone e che sarà comunque chiarita entro i termini della prescrizione, prevista in sette anni per quanto riguarda l'accusa di omissione di soccorso e dieci anni per quella legata al concorso in omicidio colposo.

chi chilometri - nello specifico gli undici de "Le Pizzorne" - per regalare al giovane locale la consapevolezza di poter domare la Fiesta, con qualche legittima sbavatura iniziale a rallentare una rincorsa che si è fatta concreta nel secondo giro di speciali, quando nel mirino è stata puntata la 306 di Mauro Lenci, in affanno sulla salita di Cune ma - alla resa dei conti - terzo sul podio assoluto e leader in solitaria nella classifica del Campionato Regionale.

A tradire l'esito del debutto di "Pedro" sulla Hyundai in versione R5 è stata una foratura occorsa nella terz'ultima speciale. Lì il lombardo ha lasciato una cinquantina di secondi, compromettendo definitivamente una situazione che lo stava premiando con una seconda piazza assoluta ed un primato di classe.

**Gabriele Michi**

follow us   

# TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO  
NAVETTA**



**SERVIZIO  
MENSA**



**220  
POSTI  
LETTO**



**PALESTRA  
ATTREZZATA**



**6 ETTARI DI AREE  
VERDI**



**UNIVERSITA'**  
**NICCOLO' CUSANO**

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

NUMERO VERDE  
**800 98 73 73**

## SPETTACOLO DUE VALLI

Addio alla prova di Torricelle e spazio a una nuova speciale spettacolo ricavata all'interno del parcheggio C del palazzetto dello sport di Verona. Il circuito, lungo circa 1 km, verrà ripetuto per più giri in una sfida "one to one" che aprirà il Rally Due Valli, ultimo appuntamento del Cir (12-15 ottobre). La stessa area sarà utilizzata anche alla fine della prima tappa per la prova conclusiva del sabato, lunga 1 km. Interessante poi l'iniziativa Rally Therapy, che permetterà a ragazzi disabili di salire su vetture da gara.

## AUSTRALIA

Il percorso del Rally di Australia, ultima prova del Mondiale 2017, prevede 21 speciali per 318,16 km. La speciale più lunga è quella di Welshs Creek (33,49 km) in programma sabato 18 novembre. Come lo scorso anno la power stage è a Wedding Bells (6,44 km).

## VILLA SARDO

Non metteva le ruote sulla terra dal Rally delle Azzorre del 2009. Una vita fa. Manuel Villa non ha smarrito l'arte e a San Marino, in coppia con l'insostituibile Gigi Pirolo, in mezzo a una muta di ragazzini assatanati, ha artigliato il terzo posto di classe R2. Abbastanza per prenderci gusto e pensare di ripresentarsi in lizza al prossimo Costa Smeralda.

## REGGELLO STORICO

La decima edizione del Rally di Reggello in programma il 2 e 3 settembre rafforza la sua attenzione verso le storiche: accanto alla gara principale andranno così in scena sia il rally storico, valido per il Trz 3. Zona, sia la gara di Regolarità Sport. Iscrizioni aperte dal 4 al 28 agosto.

## SIVIERO IN CINA

È in programma dal 24 al 30 settembre nell'Inner Mongolia il China Rally, prima edizione sotto l'egida della Dakar Series. Il rally raid è riservato ad auto, camion e buggy e si svolge sotto l'attenta regia di Tiziano Siviero, con 7 giorni di gara per un totale di 3000 km tra le sabbie del Badan Jaran e Tengger Desert.



## ENEL WRC 2018 POTREBBE ESSERCI ANCHE LA CROAZIA

# Turchia confermata

La voce anticipata da Autosprint ha trovato conferma: sarà la Turchia a sostituire la Polonia nel Mondiale 2018! Dopo i team, infatti, anche la Fia - superato un certo scetticismo iniziale - ha dato il suo assenso per il ritorno di una prova iridata in Turchia dopo che si era corso per l'ultima volta vicino ad Istanbul, nel 2010. La gara avrà luogo a metà settembre, con percorso sterrato e sede a Marmaris, località sul mare situata nel sudovest dell'Anatolia. La Polonia, dunque, visti i gravi problemi causati nelle ultime edizioni dall'indisciplina del pubblico, saluta la serie iridata dopo tre anni ma una gara dell'Est europeo dovrebbe rimanere nel Wrc se la Croazia accetterà di essere la 14esima prova. Anche se entrerà in calendario per un solo anno: questo è quanto promettono oggi i federali. La corsa, come auspicato dalla Wrc Promoter, potrebbe svolgersi a fine giugno, con percorso misto terra-asfalto e sede a Porec (l'antica Parenzo), a soli 80 km dalla frontiera italiana.

## PER IL QUINTO ANNO CONSECUTIVO LA GARA-MITO VA A GAP

# Svelato il Montecarlo numero 86

È pronto il percorso dell'86esimo Rally di Montecarlo, che conferma per il quinto anno consecutivo la sua base sulle Alpi, a Gap. Lo shakedown è previsto a Gap mercoledì 24 gennaio alle 16, mentre la prima tappa partirà dal Principato giovedì 25 alle 18, con due speciali in notturna, Thoard-Sisterson (37,13 km) e Bayons-Breiziers (25,49 km), con arrivo in

piena notte a Gap. Poi, venerdì, la seconda giornata (Gap-Gap), con 150 km cronometrati per le speciali di Vitrolles, Eygalayes e Vaumeilh. Sabato 27 tappa Gap-Monaco con 117 km cronometrati ed i crono di Corps, La Batie Neuve e Vayons. Domenica 28 si chiude con 63,72 km e due passaggi sul Turini più la power stage al Col de Braus (13,56 km).

## AVRÀ CARROZZERIA 5 PORTE. PRIMI TEST CON GRONHOLM

# Polo R5 a settembre

La nuova Vw Polo R5 inizierà a girare a fine settembre, al più tardi ad inizio di ottobre. Sarà Marcus Gronholm a testare la nuova nata della Casa tedesca, che ha già presentato alla Fia la bozza del progetto della nuova vettura. Quedsta è realizzata sulla base della nuova Polo di serie, che ha 5 porte, ed è progettata dall'équipe diretta da Xavier Démaison. Andreas Mikkelsen sembra invece essere uscito definitivamente dall'organigramma dellaVw, visto il suo accordo - per il momento part time - con Citroën.

## RIENTRA DOPO L'INCIDENTE

# Lukyanuk in Polonia!

Notizia a sorpresa in chiusura d'iscrizioni al Rally Rzeszow valido per l'Europeo: a due mesi e mezzo dal grave incidente occorsogli durante un test in Russia, torna Alexey Lukyanuk! Un rientro sorprendente, viste le tre operazioni cui s'è dovuto sottoporre per le conseguenze dello scontro che è costato la vita ad una persona, ma probabilmente l'ultima occasione per raccogliere qualche punto per restare in lizza per il titolo continentale. Al momento del crash, infatti, Lukyanuk aveva appena vinto il Rally delle Canarie.

## PERCORSO ALLUNGATO

# Roma formato anche europeo

Torna a Fiuggi il Rally di Roma Capitale: il penultimo appuntamento del Cir (15-17 settembre) torna nella cittadina termale, che ospiterà il parco assistenza e il centro nevralgico. La validità per l'Europeo ha imposto agli organizzatori di allargare un percorso più lungo rispetto agli standard del Tricolore: dopo la prova spettacolo del venerdì sera all'Eur, ai piedi del "Colosseo Quadrato", la tappa di sabato prevede poco meno di 95 km di speciali, che salgono a 106 per la frazione di domenica, che si conclude alle 17 sul lungomare di Ostia. Nonostante i km di prove speciali in più, resta confermato il limite di 16 gomme per gli iscritti al Campionato Italiano.

## CIWRC E STORICHE IN FRIULI

# Il Friuli resta a Cividale

Persa, per quest'anno, la validità Tricolore, il Rally del Friuli conferma i tratti salienti che l'hanno caratterizzato nelle ultime stagioni, con partenza a Cividale del Friuli e prova spettacolo a Gemona. Oltre alla gara valida per il CiWrc, che vivrà del prologo di venerdì e della tappa di sabato, si correrà anche lo storico valido sia per l'Europeo che per il Tricolore di specialità. Questo sarà articolato su due tappe, con cinque speciali il primo giorno e sei l'indomani.

## ADAC F.4

Debutto in vista per il team Dr Formula nell'Adac F.4. La squadra guidata da Danilo Rossi, già protagonista nella serie tricolore, schiererà una vettura nella tappa tedesca del Nürburgring in programma questo weekend, affidandola al giovane Artem Petrov. In quest'ottica il pilota russo ha completato nei giorni scorsi due giornate di test a Hockenheim, dove erano presenti anche Aldo Festante e la "new entry" Ivan Grigoriev, 15 anni appena compiuti.

## TS CORSE IN PISTA

Pietro Peccenini ha completato ad Adria due giornate di test preparatorie al prossimo appuntamento del VdeV, in programma sul circuito spagnolo di Jarama ad inizio settembre. Sul tracciato rodigino, assieme al pilota milanese, protagonista nel Challenge Monoplace con il team Ts Corse e leader del trofeo Gentleman Driver, ha provato anche Simone Gatto.

## TRICOLORE GT

A Imola, nel quinto appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo che si disputerà a settembre, è molto probabile che si ritornerà alla formula delle quattro gare. A differenza di quanto successo nella tappa del Mugello, dove le vetture Gt3, Gt Cup e Gt4 hanno condiviso lo stesso schieramento, le tre classi maggiori (Super Gt3 Pro, Pro-Am e Gt3) quasi sicuramente disputeranno infatti due gare separatamente, come è già accaduto nei primi tre round della stagione.

## 24 ORE IN LUTTO

Proprio a ridosso del weekend della 24 Ore di Spa, è venuto a mancare Jean-François Chaumont, per anni organizzatore e promotore della gara. Chaumont ha iniziato a svolgere il proprio impegno nel 1978 e quindi è stato uno dei testimoni del passaggio dall'epoca delle vetture Turismo a quella delle Gt, oggi protagoniste del classico appuntamento belga.



## PORSCHE MOBIL 1 SUPERCUP

# Ammermüller mette la quarta

Quattro vittorie su sei per Michael Ammermüller, nella Porsche Mobil 1 Supercup vero dominatore di questa prima parte della stagione. Sul circuito dell'Hungaroring il tedesco del Lechner Msc Racing Team, dopo essere scivolato secondo partendo dalla pole, è riuscito a riagganciare la posizione di testa chiudendo davanti ai suoi due compagni di squadra Dennis Olsen e Dan Cammish, che nell'ordine hanno completato il podio. Ancora bene Mattia Drudi, sesto in qualifica e alla fine quinto con il team Dynamic Motorsport. Dopo una qualifica difficile che lo ha visto mettere a segno il 17° responso, Daniele Di Amato è riuscito a recuperare due posizioni con l'altra vettura schierata dal team emiliano. Buona prestazione dell'altro italiano Glauco Solieri, terzo nella classe B con la Fach Auto Tech alle spalle di Roar Lindland (ottavo assoluto) ed Egidio Perfetti.

## HA UN MOTORE 4 LITRI DA 510 CV

# Mercedes svela l'arma Gt4

La Mercedes ha presentato la nuova Amg Gt4, che troverà collocazione in alcuni tra i principali campionati aperti alla specifica classe. Tra questi il Pirelli World Challenge in America, la Blancpain Gt Series Asia, l'Australian Gt e naturalmente la Gt4 European Series. Sempre in Europa, la nuova vettura della Casa tedesca si vedrà quasi sicuramente in azione nella 24H Endurance Series e nel Vln tedesco. Un "parterre"

pertanto di grande interesse, che andrà ad affiancare quello che vede coinvolta la stessa Mercedes con i team clienti a livello internazionale nella Gt3. La nuova vettura, equipaggiata da un motore 4 litri V8 biturbo da 510 cv a iniezione diretta, ha già svolto diversi chilometri di test al Lausitzring con i piloti Bernd Schneider, Thomas Jäger e Jan Sayffarth. Le prime consegne sono previste entro la fine dell'anno.

## PROGRAMMA GLOBALE NEL 2018

# Ecco la Honda Nsx

A Spa, nello stesso weekend della 24 Ore, alla presenza di Stéphane Ratel, numero uno di Sro Motorsports, è stata svelata al pubblico la Honda Nsx Gt3, vettura il cui progetto è stato sviluppato dall'italiana Jas Motorsport e che ha già sostenuto privatamente alcuni test. L'obiettivo è di vendere poco meno di una ventina di esemplari nell'ottica della prossima stagione, che dovrebbe vedere la nuova nata della Casa nipponica impegnata sia in Europa che in Asia nel Blancpain Gt, ma anche in altri campionati di riferimento, oltre che nell'International Gt Challenge e nella 24 Ore del Nürburgring. Il programma riguarderà i customer team, mentre la prima vettura dovrebbe essere consegnata ad ottobre.



## GT SPORTS CLUB

# Dominio di Perazzini a Spa

Doppia vittoria a Spa di Piergiuseppe Perazzini, che ha portato al successo nella Blancpain Gt Sports Club la Ferrari 488 Gt3 della Af Corse sia nella gara di qualifica del venerdì che nella "main race" di sabato. Due volte secondo con la Mercedes Amg della Akka Asp il francese Anthony Pons, che ha così potuto consolidare il proprio vantaggio nella classifica del campionato, che in Belgio è giunto al quarto dei sei appuntamenti della stagione. Sono infatti 46 i punti che paga adesso nei suoi confronti Karim Ojeh, per l'occasione autore di un miglior terzo posto con la Bmw M6 del Boutsen Ginion.

## SALITE

# A Popoli la sfida del Tivm

Si svolgerà questo fine settimana la 55ª Svolte di Popoli, in programma sul medesimo tracciato di 7530 metri, migliorato in diverse sue parti. L'appuntamento sarà valevole per il Tivm girone Nord e Sud. Oltre ai pretendenti al Tivm, la gara, organizzata da Asd Svolte di Popoli e Aci Pescara, vedrà al via anche le autostoriche e il Challenge Assomnicar. Tra i nomi dei "big" attesi in Abruzzo spicca quello di Domenico Cubeda, due volte vincitore a Popoli, presente anche per proseguire lo sviluppo della sua nuova Osella Fa30 Zytec.

## ENDURANCE CHAMPIONS CUP

# 6 Ore di Roma prime conferme

Prime conferme per la 6 Ore di Roma in programma a metà novembre e 5° ed ultimo atto della 3H Endurance Champions Cup. Tra i team al via ci sarà infatti la Eurointernational, che nel 2016 aveva portato al successo assoluto la Ligier Lmp3 con Uboldi, Mondini e Dromedari. Da definire l'equipaggio al via della prossima edizione, che avrà sempre a disposizione un prototipo francese. Per bilanciare le prestazioni con le altre vetture, l'organizzatore la obbligherà durante la gara effettuare dei passaggi extra in pit-lane.



# Formula E pigliatutto

MERCEDES E PORSCHE DECIDONO LO SBARCO NELLA SERIE E LASCIANO DTM E WEC. ORA LA SERIE ELETTRICA È PIENA DI ASSI DI BRISCOLA. ECCO PERCHÉ

di Fulvio Cavicchi



LO HA DICHIARATO IN UNGHERIA MARCHIONNE

## Pure Fca pensa alla serie

Dopo Audi, Mercedes e Porsche anche la Ferrari entrerà in Formula E? L'interrogativo è stato girato a Sergio Marchionne a Budapest, alla vigilia del Gp d'Ungheria. Ecco che cosa ha risposto il presidente della Ferrari: «Ne abbiamo parlato con Toto Woff. Non credo che entri la Ferrari direttamente, ma come FCA ci stiamo pensando. E se ci entreremo con un marchio del gruppo non so se sarà adesso»...

**MONTREAL BENVENUTO ALLE NUOVE CASE**

Nello scorso week end sulle strade di Montreal la Formula E ha dato il benvenuto all'entrata in scena di Mercedes e Porsche

**Il mondo del motorsport** è stato scosso da notizie che hanno gettato nello sconforto due campionati storici e importantissimi come il Mondiale Endurance ed il Dtm, a tutto vantaggio della categoria più innovativa e chiacchierata dell'automobilismo di oggi: la Formula E.

Se la settimana di New York era stata quella delle conferme di Audi e Bmw, in quella di Montreal è stato completato il poker tedesco con la conferma di Mercedes e Porsche per Stagione 6, quando si allargherà la griglia di partenza da 10 a 12 squadre al via.

La casa di Stoccarda lascerà il turismo tedesco al termine della prossima stagione: *«I nostri anni nel Dtm saranno sempre ricordati come uno dei capitoli principali della storia nel motorsport di Mercedes - ha commentato Toto Wolff - Lasciare il campionato è duro, difficile per tutti. Faremo di tutto nel corso di questa stagione e nella prossima per cercare di vincere quanti più titoli Dtm possibili prima di chiudere il programma. Lo dobbiamo ai nostri tifosi ed a noi stessi».*

Ma ha anche spiegato il perché della scelta: *«La Formula E è una serie eccitante. Offre ai brand come il nostro un nuovo format. Combina le gare con eventi molto interessanti per promuovere le tecnologie future, ed offre alle Case un'interessante piattaforma per provare a promuovere la tecnologia a nuovi fan. Siamo davvero molto felici di annunciare il nostro ingresso dalla stagione 2019/2020. Il tempo prima del nostro esordio ci darà l'opportunità di capire bene la serie, e di prepararci in maniera adeguata per fare l'ingresso*

*più opportuno».* Alla vigilia dell'ultimo weekend della stagione, è poi arrivato il colpo di scena finale, sicuramente studiato ad arte dal boss della Formula E Alejandro Agag, con la notizia della Porsche. Che abbandonerà la classe LmP1 del Wec al termine del 2017. L'uscita dal mondo endurance non sarà comunque immediata, visto che la Porsche parteciperà alle principali classiche di durata con la 911 Rsr nella classe Gt. *«Il crescente livello di libertà negli sviluppi tecnologici interni all'azienda hanno reso la Formula E un campionato allettante»* ha affermato Michael Steiner, membro del consiglio di amministrazione e responsabile Ricerca e Sviluppo di Porsche Ag. *«Essendo impegnati a lavorare su concetti di propulsione alternativi e innovativi, abbiamo ritenuto che la serie fosse l'ambiente competitivo più avanzato nel quale portare avanti lo sviluppo di vetture ad elevate prestazioni in settori quali la compatibilità ambientale, l'efficienza e la sostenibilità».*

Quindi la Formula E vedrà il numero di Case presenti ufficialmente salire fino ad undici. Un numero clamoroso, che nessun altro campionato automobilistico al mondo riesce nemmeno ad avvicinare! Audi, Bmw, Ds, Jaguar, Mahindra, Mercedes, Porsche, Renault e le specializzate in auto elettriche Faraday Future, NextEv Nio e Venturi si daranno battaglia. Resta poi sempre da capire se arriverà la svolta per il team anglo-cinese Techeetah, unica squadra non ancora accoppiata ad un costruttore. Le voci nel paddock speculano un futuro da "braccio armato" di Nissan, marchio costruttore della vettura elettri-

ca più venduta al mondo (la Leaf). E l'accordo con Renault per utilizzare il loro powertrain è sembrato confermare questo futuro. Ma ci sarà ancora da attendere per vedere tutto questo, dato che in Canada si è chiusa appena la terza edizione della Formula E.

Bmw arriverà da Stagione 5 come sempre chiarito sin dalla nascita del campionato, cioè da quando verrà tolto il cambio vettura a metà gara. Mentre le due nuove entrate saranno attive dall'annata dopo.

Cosa aspettarsi, quindi, per il 2017/2018? Intanto novità dal punto di vista dei tracciati, con tre nuove entrate (Santiago del Cile, San Paolo del Brasile e Roma) ed un calendario salito fino ad undici weekend e quattordici gare. Si comincerà molto più tardi, non più ottobre ma dicembre, così da evitare il terribile buco di due mesi visto a fine 2016.

E la prima tappa di sempre in Italia sarà il 14 aprile, ad un mese di distanza dalla gara carioca e due settimane prima della confermatissima Parigi. Quindi la Capitale prenderà il posto lasciato libero da Montecarlo, visto che la Formula E corre nel Principato ad anni alterni. Automaticamente viene quindi il dubbio che possa diventare il Lazio la regione destinata ad alternarsi con la Costa Azzurra.

Stagione 4 vedrà un nuovo aumento di potenza massima, che dai 200 kW attuali salirà a 220 kW. Ed in Stagione 5 saranno addirittura 250 i chilowatt da poter utilizzare. E se già adesso le auto sono più veloci delle vetture Wtcc (come visto a Marrakech), sarà fantastico scoprire quando andranno col 25% di potenza in più! ●





# Porsche affossa il Wec

**L'USCITA DI SCENA DELLA CASA DELLA REGINA DELLA SERIE SEGNA LA FINE DEL PRODOTTO LMP1-H. GLI SCENARI FUTURI**

**D**opo un addensarsi di voci che aveva fatto temere il peggio sin dalla tappa del Mondiale Endurance al Nurburgring, è arrivato l'annuncio della Porsche riguardante l'abbandono delle competizioni riservate ai prototipi LmP1 ibridi e l'approdo in Formula E a partire dal 2019. Il pensiero va a quello che potrebbe essere il futuro del Wec e della 24 Ore di Le Mans già il prossimo anno. Al momento, nel grande "masterplan" dell'Aco rimane solo la Toyota, ma considerando i valori di onore e dedizione che caratterizzano team e aziende giapponesi, è tutt'altro che scontato il fatto di vederli lottare... contro loro stessi durante tutto il Wec. Quella che potrebbe essere salvata è la singola partecipazione alla Sarthe, che però, se non cambieranno le condizioni, non troverà un futuro a lungo termine.

Comunque vada, è certamente crollato tutto il "prodotto" LmP1-H, con un regolamento che sulla carta doveva mettere a

confronto tante tecnologie diverse ma ha di fatto orientato tutti sulla stessa, costosissima scelta. Ancor più costosa per chi, proprio come la Toyota, ha dovuto ripiegare dopo aver optato per una strada differente (quella dei supercondensatori e del motore aspirato) rivelatasi non competitiva. Per il resto, non ci sono molte altre opzioni. La prima, quella che forse, ci fossero dei bookmaker interessati, avrebbe le quote migliori, sarebbe puntare fino all'entrata di altre case ufficiali sulle LmP1 private. Arriveranno infatti le Ginetta-Zytek, oltre alle Dallara sviluppate in collaborazione con Smp Racing, mentre forse potrebbe ritrovare un po' di competitività anche la ByKolles. La seconda opzione, più semplice e che riuscirebbe in teoria a coesistere con la prima, potrebbe vedere l'ammissione almeno a Le Mans delle auto di classe DPi usate nell'Imsa. Si tratta di LmP2 "personalizzate" nell'aerodinamica, nel propulsore e nell'elettronica, supportate

da costruttori ufficiali e dalle performance di alto livello. Oltre agli impegni di Cadillac (su telaio Dallara) e Nissan (Ligier), che rimarranno stabili, nella serie americana sta per sbarcare la Honda su base Oreca, gestita da Roger Penske, mentre il programma Mazda (Riley) è stato da poco preso in mano proprio da una vecchia conoscenza del Wec, il team Joest. A rendere quasi impossibile la soluzione condivisa con l'Imsa è però la politica, il fatto che già si fosse cercata invano una convergenza, saltata proprio per le troppe differenze con le LmP2 "lisce". Un ripensamento peserebbe come l'ammissione di una scelta sbagliata anche se, guardando ai fatti, non è che ci sia molto altro da ammettere. D'altronde, si attendono le determinazioni della Peugeot che, raggiunte le condizioni di bilancio richieste per il ritorno, non ha fatto mistero di voler entrare anche se non con i budget da centinaia di milioni attuali. O futuri, visti i regolamenti già annunciati e che (sulla carta) vedrebbero l'implementazione di una limitata componente plugin tutta da sviluppare ex novo. Per il traguardo più vicino, quello del 2018, il Wec è al momento una specie di Elms "plus" intercontinentale, quantomeno per i prototipi, mentre il Gran Turismo è in un momento di splendore con alte prestazioni, una Bmw che si è appena mostrata, una Porsche che ha confermato di voler potenziare l'impiego della 911 RSR e altre case (principalmente lato gruppo Vw) interessate a schierarsi.

**Marco Cortesi**



## REGINA DELL'IBRIDO

Finirà alla fine di quest'anno la grande avventura della Porsche nel Mondiale Endurance. Una vera cavalcata trionfale per la Casa tedesca che ha vinto il titolo nelle ultime due edizioni dell'era ibrida e con un palmares di vittorie infinito nella serie

# Mercedes mette in crisi il Dtm

DOPO 18 ANNI LA CASA DI STOCCARDA LASCIA LA SERIE. IL GIOCATTOLO SI È ROTTO. ECCO GLI SCENARI FUTURI



**Il giocattolo si è rotto:** la Mercedes scappa via dal Dtm. Dopo diciotto anni, nei quali è stata elemento portante della piattaforma sulla quale si regge la categoria, a sorpresa la Casa di Stoccarda ha deciso all'improvviso di dire basta. Lasciando tutti di stucco. Con le inattese e inequivocabili parole "departs Dtm" al termine della nota che annuncia l'approdo alla Formula E edizione 2019, la Mercedes ha bruscamente posto fine a quella che è stata una vera e propria epoca, fatta di entusiasmani battaglie a ruote fumanti contro, a fasi alterne, Audi, Bmw, Opel e Alfa Romeo. Solo per citarne alcune. Con la Casa della Stella a fare da fattore comune, da collante, in quella è diventata una categoria cult soprattutto per il pubblico dell'Europa centrale, capace di richiamare folle di appassionati che ha spesso ridimensionato anche la Formula Uno.

## Un fiore all'occhiello che si è appassito

Il Dtm è sempre stato il fiore all'occhiello della Casa della Stella, percepito come sua creatura. E ora lascia perplessi il fatto che sia proprio la Mercedes a tagliare la corda. Certo, negli ultimi mesi sono successe tante cose che hanno minacciato la sua centralità. Il padre padrone della serie Hans-Werner Aufrecht, Ceo del Dtm e proprietario della team Hwa, la principale scuderia Mercedes nel Dtm, è stato rimpiazzato nel ruolo di boss della categoria



## L'ULTIMO TRIONFO DELLA STELLA NEL 2015

Dal 2000 al 2017 sono stati 7 i successi Mercedes in Dtm. L'ultimo è stato artigliato nel 2015 da Pascal Wehrlein, sopra, mentre festeggia il titolo assieme a Toto Wolff

da Gerhard Berger, che ha portato discontinuità in numerosi processi e rinfrescato il bord della serie. Di fatto, allontanando gli uomini di Stoccarda dai giochi decisionali. E anche nella definizione del nuovo regolamento che entrerà in vigore nel 2019, gli organizzatori hanno cercato una sempre maggiore indipendenza dal controllo delle Case, creando una spaccatura col passato. Ad esempio, ai tre costruttori viene lasciato un ruolo più di consulenza che decisionale. E non è da escludere che questi elementi abbiano portato ad un progressivo distacco, che si è poi consu-

mato nella decisione di lasciare. Oppure, è stata puramente una scelta di prodotto e marketing quella di destinare il budget del Dtm a una serie maggiormente orientata verso il futuro. Probabilmente, questo dubbio non ce lo toglieremo mai. Ma è un dato di fatto che il Dtm, per com'era gestito ed organizzato in passato, non esisterà più.

## Ora si vogliono attrarre nuove Case

Spetta adesso a Gerhard Berger e al suo staff mettere in piedi un sistema diverso, nuovo, in grado di attrarre nuove Marche e far cadere i pregiudizi, giusti o sbagliati, legati all'eccessiva germanicità e prossimità alla Mercedes della categoria. Elementi che in passato potrebbero aver tenuto lontano alcune Case, e che ora potrebbero vedere dissipati i loro preconcetti. Nel mirino degli organizzatori da diverso tempo ci sono in primis le giapponesi Lexus e Nissan e l'Alfa Romeo, che rappresenterebbe un vero e proprio sogno. E proprio i nuovi arrivi in questa fase potrebbero avere un maggiore margine nelle trattative, nelle stesura delle regole e avere gli incentivi giusti e i segnali attesi per saltare sulla nuova piattaforma. La partita è aperta, con l'obiettivo per l'Itr che la brutta notizia della chiusura dell'era Mercedes nel Dtm non porti con sé tutta la categoria.

Alessandro Gargantini

# Lucas guerre stellari

IL BRASILIANO DI GRASSI FINALMENTE AL TITOLO TANTO AGOGNATO, DOPO UN TERZO ED UN SECONDO POSTO NELLE PRIME DUE STAGIONI DELLA FE

di **Fulvio Cavicchi**

**D**opo una lunga odissea, è arrivato il risultato che molti aspettavano da anni. Lucas di Grassi ha vinto il campionato di Formula E, cioè l'uomo che ha sviluppato la vettura sin dai primi test, guidato l'auto in tutte le esibizioni in giro per il mondo per mostrare la categoria che Alejandro Agag stava lanciando ed è stato il vincitore della prima gara di sempre (dopo il botto all'ultima curva nell'ePrix di Pechino tra Nick Heidfeld e Nicolas Prost). Terzo classificato in Stagione 1, secondo classificato in Stagione 2 e campione in Stagione 3 dopo un'altra battaglia con ormai l'arci-rivale Sébastien Buemi. Il brasiliano e lo svizzero sono i due dominatori della serie, visto che il secondo ha comunque un titolo e due secondi posti nel suo curriculum "elettrico". Mentre sul fronte Costruttori è sempre stata Renault al comando, raggiungendo il suo terzo titolo in tre stagioni, nonostante il terribile week-end di Montreal.

La e.dams infatti ha vissuto l'incidente di Buemi nelle prove libere, poi Nicolas Prost è stato trovato sottopeso in qualifica. Lo svizzero ha perso dieci posizioni sabato per la sostituzione della batteria e quindi è stato squalificato a fine gara perché sottopeso con la vettura riparata. E domenica in qualifica Buemi ha perso le speranze di lottare per il titolo con il 14esimo posto in griglia, mentre il suo compagno di squadra ha ricevuto addirittura 20 posizioni di penalità per la sostituzione di e-motor ed inverter.

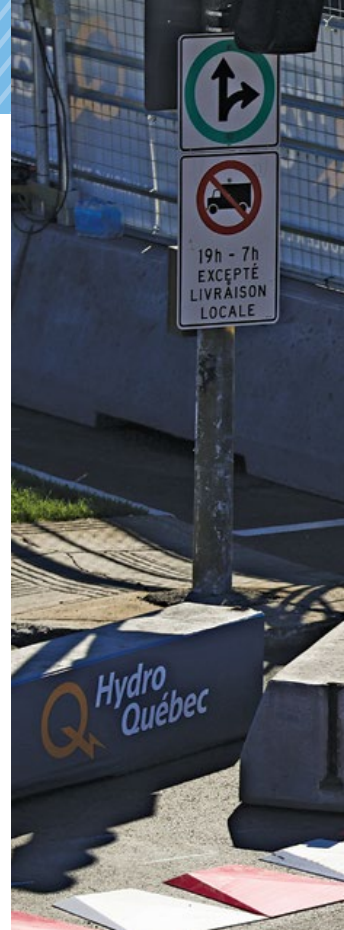
Questo ha aperto la porta all'Audi, che avrebbe potuto tentare di conquistare il titolo per squadre, spingendo per raggiungere il secondo e terzo posto in Gara-2. Ma i tedeschi, concreti, hanno preferito non rischiare e lasciare liberi i loro piloti di raggiungere senza rischi il traguardo e conquistare la corona tanto agognata.

E così in vetta è stata grande sfida per i tre team che si giocavano il titolo di prima squadra tra le inseguitori. Ds, Mahindra e Techeetah sono apparse tutte molto efficaci in alcuni tracciati e soprattutto nel finale di stagione sono parse anche aver raggiunto la velocità delle due leader. La classifica premia Felix Rosenqvist e la Mahindra come primi "degli altri".

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Di Grassi; 2. Vergne; 3. Sarrazin  
Gara-2: 1. Vergne; 2. Rosenqvist; 3. Lopéz

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



E lo svedese ha veramente impressionato in questa sua prima stagione in una categoria che normalmente premia l'esperienza. Infatti, fra i primi otto piloti ben sette sono in Formula E sin dalla prima gara di sempre. Ma l'ex-campione europeo di Formula 3 è stato capace di conquistare la terza piazza finale, una vittoria a Berlino, tre pole position e due giri più veloci nella sua stagione di debutto.

Nelle retrovie, invece, il finale di stagione ha premiato Jaguar e Venturi con una bella crescita, festeggiata dalle loro grandi gare a Montreal. Ma comunque le squadre dalla settima alla decima posizione nella classifica Costruttori hanno chiuso la stagione separate da appena sette punti. ●



AVEVA 32 PUNTI DI VANTAGGIO

## Buemi grossi rimpianti

Di certo il week-end terribile vissuto a Montreal dal team Renault e.dams ha influito sul risultato finale ma è importante ricordare che dopo Berlino e prima della doppia trasferta in Nordamerica, Sébastien Buemi aveva addirittura 32 punti di vantaggio su Lucas di Grassi. Quindi è stata la gara nella Grande Mela a costare il titolo allo svizzero, autore di una stagione straordinaria e conclusa in maniera terribile. La concomitanza di eventi con il Mondiale Endurance ha fatto sì che il campione in carica corresse la 6 Ore del Nürburgring, in quanto il Wec con la Toyota aveva priorità nel contratto con la Casa giapponese. Addirittura, era stato studiato un "piano B", per poter almeno disputare una delle due corse, volando in America per correre il sabato e poi far rientro in Germania due ore prima della partenza del Wec. Ma quando l'idea è stata proposta a Toyota, questa ha ribadito a Buemi l'importanza di rimanere concentrato totalmente sulla 6 Ore. E così lo svizzero ha dovuto accettare la decisione del team senza ribattere, per concentrarsi al 100% su di una gara che avrebbe dovuto far dimenticare Le Mans. Ma il quarto posto finale non ha premiato la scelta di rimanere in Germania e perdere il titolo in Formula E.



### FINALE... ELETTRICO

Lucas di Grassi, sopra in azione in Canada e a sinistra in trionfo, ha strappato il titolo della Formula E a Buemi proprio nel finale. A sinistra Vergne, vincitore di Gara-2 e secondo in Gara-1. Altri tre protagonisti della prova conclusiva: Lopez, a destra, Sarrazin, in basso a destra e Rosenqvist, sotto



# Newgarden che sorpasso!

**IL GIOVANE PILOTA APPENA APPRODATO DA PENSKE BEFFA POWER CON UNA FINTA ALL'ESTERNO E TRIONFA A MID-OHIO**

**J**osef Newgarden era senza dubbio il pilota più atteso all'inizio della stagione. Un giovane pilota americano di talento, finalmente schierato dal team migliore dell'IndyCar. Certo, il suo approdo al team Penske avrebbe potuto portare mille incognite, a partire dall'interazione con una squadra da oltre 400 dipendenti e dalle procedure ultra-professionali. Invece, grazie ad una netta vittoria a Mid-Ohio, Newgarden si è issato al vertice della graduatoria centrando il suo terzo successo dell'anno, il secondo consecutivo. Al contrario però di Barber, dove a dargli la vittoria era stata una foratura di Will Power, e di Toronto, dove aveva approfittato della strategia, Newgarden stavolta ha dominato. Partito al secondo posto, si è tenuto all'inizio alle spalle di Power, prima di mettere a segno un sorpasso fantastico, fintando l'affiancamento all'esterno per

lanciarsi poi verso la corda e guadagnare la posizione. A quel punto, è diventato imprendibile e non ha commesso il minimo errore, mentre grossi problemi di sovrasterzo costringevano Scott Dixon ad agguantare con le unghie e con i denti la nona posizione ed Helio Castroneves si doveva accontentare del settimo posto. Per converso, Power ha visto le sue chance svanire definitivamente quando, alla ripartenza dall'unica situazione di safety-car, Esteban Gutierrez s'è trovato da doppiato nel pacchetto di testa, rendendo la vita difficile a chi lo seguiva. Alla fine, Power si è accontentato del secondo posto. Parlando di giovani americani, Graham Rahal si è confermato competitivo, in terza posizione sulla sua pista di casa, mentre Alexander Rossi ha chiuso sesto alle spalle di Simon Pagenaud e Takuma Sato, rendendosi protagonista di un... incontro

ravvicinato che ha spedito in testacoda il compagno di colori Ryan Hunter-Reay. In top-10 si è piazzato anche Conor Daly, che ha compiuto ulteriori progressi per il team Foyt, mentre Spencer Pigot, dopo un gran botto frontale che nel warm-up mattutino aveva fatto temere per la sua incolumità, ha portato a termine la gara diciannovesimo, un po' dolorante. Alle sue spalle solo le vetture del team Coyne, con Gutierrez e Ed Jones sotto di un giro. Ad aiutare la compagine di Dale Coyne si è rivisto Sebastien Bourdais. Dopo sole 10 settimane dal tremendo incidente ad oltre 350 chilometri orari che gli aveva causato fratture ad anca e bacino in qualifica a Indy, il francese ha ottenuto il permesso dei medici di tornare al volante, quantomeno per le sessioni di test. In seguito, si deciderà come avverrà il suo rientro.

*Marco Cortesi*

## JOSEF AL TOP

Newgarden ha conquistato a Mid-Ohio una vittoria da campione consumato con la monoposto del team Penske. In basso a sinistra, Power e a destra Rahal finiti nell'ordine sul podio



# ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

**Abbonarsi è semplice e veloce!**

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:  
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,  
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16  
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito  
puoi visitare il sito [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.  
Per abbonamenti all'estero, visita [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)  
o contattaci ai recapiti sopraindicati  
per ulteriori info.

Cognome e nome .....

Via .....

n° .....

Cap .....

Città .....

Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia  
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti  
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione  
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data .....

Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2017.

**MI ABBONO  
PER UN ANNO A**

**AUTO  
SPRI  
NT**

**AL PREZZO SPECIALE  
DI € 80,00**



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Norris; 2. Mazepin; 3. Gunther. Gara-2: 1. Habsburg; 2. Eriksson; 3. Gunther. Gara-3: 1. Norris; 2. Eriksson; 3. Zhou.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Norris

## 2 volte a segno

**LANDO ARTIGLIA UNA DOPPIETTA E SI PORTA A 20 PUNTI DAL LEADER DELLA SERIE GUNTHER. GARA-2 AD HABSBURG**

**S**PA - Questa da sempre è l'università dell'automobilismo, ed anche per il Fia F3 sono arrivati gli esami del secondo periodo, perché la tappa belga segnava l'inizio del girone di ritorno. Promosso a pieni voti Lando Norris, "enfant terrible" di casa Carlin che con 2 successi si rimette all'inseguimento di Gunther. Il britanni-

co, che arrivava in Belgio 3° in campionato con 38 punti di ritardo, ne ha recuperati ben 20 al tedesco, spinto da Mercedes, avendo soprattutto avuto la meglio nella generale anche su Eriksson. Norris era stato velocissimo sin dalle qualifiche, conquistando la pole per tutte e tre le corse, ma aveva perso quella di gara-3 a causa di

una penalità di tre posizioni ricevuta per un contatto con Zhou in gara-2. Ma proprio nella gara finale del week-end, Norris ha messo a segno un capolavoro rimontando sopravanzando il trittico Prema, precedendo sul podio Eriksson e Zhou.

Parallelamente, il ritiro di Gunther avvenuto al quarto passaggio dopo una chiusura del tedesco su Hughes, ha portato Norris a sole 18 lunghezze dalla vetta (266 a 248). Gara-2 ha invece visto la prima vittoria stagionale, nonché nella serie continentale patrocinata dalla Fia, di Ferdinand Habsburg, con l'en plein del team Carlin. L'austriaco, ultimo rampollo della dinastia imperiale asburgica d'oltralpe, ha approfittato delle difficoltà degli avversari rimontando sin dall'ottava piazzola in schieramento.

Un tracciato comunque favorevole per lui, che già lo scorso anno quando correva in EuroFormula Open con Drivex lo vide conquistare due podi. Sembrava destinato al podio invece Jake Hughes, di casa Hitech Gp, che se l'è visto sfilare nella seconda corsa da Eriksson, autore di una poderosa rimonta dalla dodicesima casella, e da Gunther, mentre, detto del ritiro per il contatto col tedesco nella terza manche, in gara-1 è stato messo fuori da Callum Iliot, poi penalizzato dalla direzione gara con un drive-through. E proprio nella corsa inaugurale del fine settimana Nikita Mazepin ha festeggiato il suo primo podio in Formula 3.

Al debutto in campionato nel 2016, il russo aveva già avuto modo di prendere contatto con il team Force India Formula Uno ma gli mancava ancora un trofeo da appendere in bacheca. Force India schiera inoltre, sempre con Carlin, l'indiano Jehan Daruvala che prende parte al campionato Rookie e con una vittoria e due secondi in questa speciale classifica, segue da vicino, a 9 lunghezze Norris.

**Antonio Caruccio**



### PROTAGONISTI SUI SALISCENDI

In gara-2 si è imposto Habsburg ma per due giorni sui saliscendi di Spa il ruolo di assoluto protagonista è stato impersonato dal britannico Lando Norris, in alto, per 2 volte davanti a tutti

### FINE SETTIMANA DIFFICILE PER LA COMPAGINE ITALIANA

## Prema a bocca asciutta

Un fine settimana difficile in casa Prema a Spa. Per la prima volta in stagione la compagine vicentina non ha infatti portato a casa nemmeno un successo. Un evento raro, considerando che la squadra italiana ha vinto tutti i campionati degli ultimi 6 anni, ed è comunque tuttora saldamente leader con Gunther. Quella di Spa tuttavia, già nella passata stagione, era stata una trappa complicata per il team italiano, che aveva faticato ad esprimere il proprio pieno potenziale. In questa occasione, l'eccessivo degrado degli pneumatici posteriori ha gradualmente portato Gunther, Iliot e Zhou a perdere posizioni. Due podi rookie invece per Mick Schumacher, rispettivamente 2° e 3° in gara-2 e gara-3, e sempre in Top-10 nell'assoluta con un 6° posto quale miglior piazzamento. Poco male perché la parziale battuta di arresto dei veneti riapre il campionato piloti dando qualche speranza a Norris ed Eriksson, ma la classifica a squadre parla chiaro: 521 punti contro i 391 di Motopark.

# Alesi concede il bis

**SECONDA VITTORIA STAGIONALE PER GIULIANO CHE REPLICA AD AITKEN VINCITORE IN GARA-1. BATTUTA D'ARRESTO PER RUSSELL**

**B**UDAPEST - Si va in vacanza con la certezza che il campionato Gp3 si è improvvisamente riaperto. Ci eravamo lasciati con la fuga di George Russell, splendido vincitore a Silverstone, ma l'inglese del team Art (che mentre questo numero di Autosprint arriva in edicola sta provando la Mercedes F.1 a Budapest), sull'Hungaroring è inciampato in un weekend decisamente negativo. Zero punti in casella nelle due gare, roba difficile da credere, ma è accaduto. In gara 1, non è neanche partito per un problema all'acceleratore verificatosi durante il giro di ricognizione, nella seconda corsa che lo ha visto partire ultimo, stava risalendo la china quando ha urtato Jack Aitken danneggiando l'ala anteriore e ritornando ultimo.

Russell tiene la prima posizione della classifica generale, ma vede avvicinarsi in maniera decisa il plotone degli inseguitori, capitanato proprio da Aitken. Il compagno di squadra di George, il sabato ha fatto il pieno con pole, vittoria in gara 1 e giro più veloce incassando un bottino enorme, 31 punti, che gli hanno permesso di portarsi a 9 lunghezze dal leader. In gara 2 poteva accorciare il divario, ma non è stato incisivo come ci si aspettava, si è fatto raggiungere da Russell, poi il contatto che a lui ha provocato una foratura e il conseguente ritiro. Anche Nirei Fukuzumi, eccellente secondo in gara 1, nella corsa della domenica ha segnato un bel zero per essersi urtato con Leonardo Pulcini (weekend sfortunatissimo quello del romano) nel corso del 1° giro. Il giapponese che tanto piace alla Honda ha perso il terzo posto in campionato (72 punti) scavalcato dal quarto pilota Art, Anthoine Hubert (78 punti), unico superstite in gara2 della squadra francese, solo quinto all'arrivo. Dunque, Art continua sì a dimostrare la propria forza nella Gp3, ma i punti deboli emergono di volta in volta. A Budapest, si è registrato anche il gran fine settimana della italiana Trident. La squadra di Maurizio Salvadori, diretta in pista da Giacomo Ricci, in gara 2 ha conquistato un magico poker piazzando le quattro monoposto

Dopo il successo di Silverstone Giuliano Alesi ha messo subito le mani su un'altra vittoria



**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Aitken; 2. Fukuzumi; 3. Hubert. Gara-2: 1. Alesi; 2. Tveter; 3. Joerg.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

nei primi quattro posti. A vincere, ancora una volta, Giuliano Alesi che si era imposto nella seconda prova del weekend a Silverstone. Il francese della FDA sta convincendo sempre più. Bravo in qualifica, buon sesto in gara 1, è stato abile alla prima curva dopo il via nell'infilare i compagni di squadra Kevin Joerg e Ryan Tveter, leggermente larghi. I piloti Trident avevano occupato le prime due file dello schieramento avendo bloccato le posizioni dalla quinta alla ottava in gara 1 (griglia invertita per i primi otto). Alesi è poi stato bravo a mantenere Tveter a distanza di sicurezza. Dietro, Joerg ha tenuto bene il terzo posto, poi Boccolacci è stato bravo a respingere gli attacchi finali di Hubert.

**Massimo Costa**



**LORANDI E PULCINI**

## Italiani in chiaroscuro

In gara 1 ha divertito il pubblico e gli addetti ai lavori compiendo sorpassi decisi che gli avevano permesso di risalire dalla nona posizione di partenza alla quarta finale. Alessio Lorandi, in forza al team Jenzer, anche a Budapest è riuscito a mettere il proprio marchio di primo pilota anti Art. Nella seconda corsa, partito quinto, aveva tutta l'intenzione di rompere le uova nel paniere della Trident e ci stava riuscendo. Aveva superato Boccolacci e stava dando la caccia a Joerg quando la gomma posteriore sinistra si è bucata. Una foratura che ha mandato in aria i piani del 18enne italiano e non gli ha permesso di entrare in contatto con forza, nella classifica generale, con i piloti ART. Un vero peccato. Ma ben peggio è andata a Pulcini che dopo una non felice qualifica, in gara 1 mentre stava risalendo velocemente, è stato tradito dal motore che andava in stallo. Un calvario. In gara 2, un contatto con Fukuzumi al 1° giro ha rovinato tutto..

# Audi tre anni

LA VETTURA DI SANTELOC RIPORTA LA CASA DEI QUATTRO ANELLI AL TOP. SECONDA LA BENTLEY DI M-SPORT

di **Dario Lucchese**

**S**PA - Una 24 Ore di Spa per metà tricolore, quella che è andata in archivio. Italiani protagonisti in Belgio, anche se con un finale targato Audi. A riportare al successo dopo tre anni una R8 del Costruttore tedesco non è stato tuttavia il team Wrt che era il più accreditato, non solo per il fatto giocare in casa ma anche per il fatto d'essere la squadra di riferimento per Audi. A tagliare per prima il traguardo dopo 546 giri è stata viceversa la vettura della Saintéloc divisa da Jules Gounon, Christopher Haase e Markus Winkelhock, con quest'ultimo che si era già imposto nel 2014. Solo una differente strategia non ha premiato alla fine la Mercedes-Amg di Raffaele Marciello, Edoardo Mortara e Michael Meadows, che ha condotto a lungo specialmente nella seconda parte di gara, chiudendo terza dietro alla Bentley di Vincent Abril, Andy Soucek e Maxime Soulet. Un secondo posto che ha consentito all'equipaggio della M-Sport di consolidare la propria leadership nella classifica Endurance del Blancpain Gt. Nell'ultimo appuntamento di Barcellona, saranno otto i punti che nei loro confronti dovranno recuperare Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli e Christian Engelhart. Nel week-end in cui la Porsche ha annunciato il ritiro dal Wec è arrivato quasi a sorpresa il quarto posto della 991 Gt3 R dell'idolo locale Laurens Vanthoor, alternatosi al volante con Michael Christensen e Kevin Estre. Quattro "brand" differenti nelle prime quattro posizioni (tutti tra l'altro a pieni giri) ed il ritorno al vertice di una vettura di Stoccarda, fanno sfregare le mani a Stéphane Ratel. A uscire vittorioso è anche il campionato stesso, che ha saputo imporre un BoP ineccepibile. Prova ne è anche il fatto che nella superpole ben 17 sono stati i piloti racchiusi in meno di un secondo. Solo 57 i millesimi che hanno consentito a James Calado di conquistare una strepitosa pole con la Ferrari 488 Gt3 della Spirit of Race, davanti all'altrettanto straordinaria Lamborghini Huracán del Grt che Bortolotti aveva portato al top già nelle prove libere e poi nelle pre-qualifiche. Due vetture italiane dunque in prima fila, hanno rappresentato di per sé un risultato storico. Da qui l'altro avvincente tema di una gara che nelle prime battute e anche oltre ha visto davanti

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Haase-Gounon-Winkelhock; 2. Soulet-Abril-Soucek; 3. Mortara-Meadows-Marciello.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# dopo

## GERMANIA BATTE INGHILTERRA

Sopra, l'Audi R8 Saintéloc vincitrice con Haase, Gounon e Winkelhock: la vettura tedesca l'ha spuntata sulla Bentley M-Sport affidata a Soulet, Abril e Soucek, a destra

la Ferrari che l'inglese ha diviso con Giancarlo Fisichella e Marco Cioci, con il trio Bortolotti-Caldarelli-Engelhart sempre vicinissimo e a tratti anche al comando. Un tira e molla che è durato durante tutta la notte (caratterizzata dall'unica ora di pioggia) fino all'alba: alle 6.15 il contatto a La Source con la Mercedes guidata da Marciello ha provocato il cedimento di un braccetto sulla Ferrari di Cioci, volata fuori subito dopo il Raidillon. Un ritiro eccellente, cui ha fatto seguito poco più di un'ora dopo quello della Lambo di Engelhart, a Fagnes contro le barriere dopo un problema al sensore dell'Abs. La sera prima si era invece registrato un altro forfait eclatante: quello della Mercedes della Htp Motorsport che Jimmy Eriksson ha demolito contro le protezioni all'uscita dell'Eau Rouge. Poco prima, una sorte simile era toccata all'altra Ferrari della Af Corse condotta in quel momento da Pasin Lathouras. Prima delle Bmw, che aveva vinto negli ultimi due anni, quella di Blomqvist-Catsburg-Spengler (11esimi). Nella Am da segnalare infine il successo della Ferrari della Kessel Racing di Cadei-Duyver-Perel-Zanuttini. ●





## Misano passa in terza posizione

**A GIUGNO LA TAPPA TRICOLORE DELLA SERIE SPRINT, MENTRE MONZA È CONFERMATA QUALE APPUNTAMENTO D'APERTURA DELL'ENDURANCE**

**C**ome ogni anno, la gara di Spa ha rappresentato il momento clou della stagione e l'occasione per rivelare i programmi futuri di Sro Motorsports. Programmi che sono stati annunciati da Stéphane Ratel, il quale ha parlato di continuità. Invariata rimarrà nel 2018 la formula delle dieci gare: cinque per l'Endurance Cup ed altrettante per la Sprint, che partirà tuttavia da Zolder (8 aprile) e non da Misano. La tappa tricolore sarà la terza del calendario e si svolgerà il 24 giugno dopo quella di Brands Hatch (6 maggio). Chiuderanno Hungaroring, la cui data è ancora da definire, e Nürburgring (16 settembre). La serie Endurance ha confermato l'apertura di Monza il 22 aprile e proseguirà con la gara di Silverstone (13 maggio), la 1000 Km del Paul Ricard (3 giugno), l'edizione numero 70 della 24 Ore di Spa (29 luglio) e Barcellona (30 settembre). Una maggiore attenzione sarà rivolta alla classe Pro-Am, per dare più risalto ai piloti gentleman, e verrà inoltre aumentato il montepremi. Confermate anche la Gt Sports Club, il British Gt, la Gt4 European Series, la Blancpain Gt Series Asia e l'Intercontinental Gt Challenge che includerà la 12 Ore di Bathurst, la stessa 24 Ore di Spa, la 10 Ore di Suzuka e la 8 Ore di Laguna Seca. ●



### C'È UN PO' DI TRICOLORE

A destra la Mercedes-Amg di Mortara, Marciello e Meadows, terza alla fine. A sinistra la Lamborghini Huracán di Bortolotti, Caldarelli ed Engelhart, velocissima in prova



**SPINELLI-GRENIER A SEGNO IN GARA-1**

In gara-1 la vittoria non è sfuggita a Spinelli-Grenier che si sono imposti davanti a Cecotto-Postiglione; a destra il testa a testa. Sotto a destra, i vincitori di gara-2 Scheuschner-Still e il via della seconda sfida

**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Spinelli-Grenier; 2. Postiglione-Cecotto. Gara-2: 1. Scheuschner-Still; 2. Lewandowski-Myszkowski.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

# Protagonista assoluto cercasi

**S**PA - La stagione del Lamborghini Super Trofeo Europa, che sul circuito di Spa-Francorchamps è giunta al quarto dei sei appuntamenti, non ha ancora trovato un protagonista assoluto. A fare da "BoP" naturale è il fattore umano. Quattro differenti vincitori assoluti nelle prime otto gare, un punto a separare i primi due equipaggi della Pro (con i primi quattro raccolti in sole dieci lunghezze) e tutto ancora da definire anche nelle altre classi, fatta in parte eccezione per la Am: niente di scontato quindi, per un monarca che non ha individuato un nome di riferimento, come negli ultimi due anni era capitato invece con Patrick Kujala prima e Dennis Lind successivamente. In Belgio erano Jonathan Cecotto e Vito Postiglione ad arrivare nelle vesti di leader. Il weekend per l'equipaggio della Imperiale Racing è iniziato nel migliore dei modi, visto che l'italiano si è subito piazzato in pole con il "tempone" di

**GIUNTO AL  
QUARTO DEI SEI  
ROUND 2017  
IL MONARCA  
DEL TORO VEDE  
TRA I PRO I PRIMI  
4 RACCOLTI  
IN SOLE 10  
LUNGHEZZE...**

di **Dario Lucchese**

2'18"768 che lo avrebbe addirittura collocato quinto tra le Gt3 nelle qualifiche della 24 Ore. Il potente si è confermato come uno dei più veloci, anche se poi le cose per lui e Cecotto non sono andate proprio come speravano.

In gara-1 Postiglione ha infatti condotto al comando durante tutto il suo "stint" ed è stato solo nel corso dei pit-stop che Cecotto è scivolato terzo dopo che la safety car (per l'uscita di Roberto Silva al Raidillon) ha azzerato i distacchi. Tutto perfetto invece per Mikaël Grenier e Loris Spinelli. Il duo del team Antonelli Motorsport ha prima guadagnato una posizione con il canadese, che al via è risalito secondo superando Yuki Nemoto. Al suo primo anno nella serie continentale, l'ex pilota Indy Lights ha dimostrato di avere completato il suo ciclo di adattamento, senza commettere errori e con un passo sempre costante, ritrovandosi al fianco il



compagno di squadra ideale. Proprio Spinelli ha infatti completato il suo lavoro rientrando secondo dopo le soste alle spalle di Raphael Abbate, balzato in testa dopo avere rilevato al volante Nemoto ma in seguito punito con un drive through per avere superato il limite di velocità in corsia box. Una penalità che ha consentito a Cecotto di chiudere secondo.

Per Grenier-Spinelli si è invece trattato del secondo successo consecutivo, dopo quello del Paul Ricard che li aveva di fatto rilanciati in campionato, nonché il terzo di quest'anno, considerando la vittoria di Monza. Ma quello di Spa-Francorchamps è stato anche il fine settimana di Rik Breukers e Axcil Jafferries. Il terzo posto ottenuto proprio in gara-1 e poi la vittoria di classe messa a segno in gara-2, che lo ha riportato su quel gradino più alto del podio da cui mancava ormai dal round inaugurale, ha fatto sì che il binomio della GDL Racing azzerasse quasi completamente il proprio distacco dai leader della classifica, che sono comunque rimasti Cecotto e Postiglione. Tutto ciò, nonostante la disavventura del venezuelano che in gara-2 ha tamponato nei primi giri Spinelli che si avviava davanti a tutti, venendo poi penalizzato di dieci secondi. Un episodio che ha dato il via libera ad Abbate-Nemoto, questa volta secondi tra i Pro con i colori della Vs Racing e adesso quarti in classifica proprio alle spalle di Grenier-Spinelli. ●



### LAMBORGHINI CUP DOPPIETTA DI PEREZ

A fianco, complimenti tra Still e Lewandowski in evidenza nella seconda sfida e sotto Juan Perez che ha ottenuto due successi nella Lamborghini Cup con una vettura del team Antonelli

## Pro-Am binomio davanti a tutti

**NELLA SECONDA GARA SI SONO IMPOSTI I TEDESCHI SCHEUSCHNER E STILL DELLA KONRAD GIÀ IN EVIDENZA NELLA SERIE MIDDLE EAST**

**U**n binomio Pro-Am davanti, quello di Paul Scheuschner e Hendrik Still; poi tre equipaggi Am. Finale a sorpresa per la seconda gara di Spa, con la prima vittoria assoluta dei tedeschi della Konrad Motorsport, già protagonisti nella serie Middle East. Una gara-2 condizionata dalla safety car, intervenuta nel bel mezzo dei pit-stop, col risultato che chi era già rientrato per la sosta si è ritrovato davanti.

Un successo nella stessa classe anche per Shota Abkhazava e Kelvin Snoeks, che in gara-1 avevano chiuso quarti assoluti. Ma ad essere premiati sono stati soprattutto Christopher Dreyspring e Liang Jatong, passati in testa al campionato grazie a un secondo e un quarto posto, approfittando anche del weekend nero di Kikko Galbiati (leader della classifica prima della trasferta belga) e di Davide Roda, autori di un miglior quinto piazzamento. Ancora un binomio della Vs Racing al "top" nella Am; con il loro quinto successo per Andrej Lewandowski e Teodor Myszkowski, increduli per il secondo piazzamento assoluto ottenuto sabato davanti a Mario Cordoni, vedono sempre più vicino il titolo. Peccato per Raffaele Giannoni, che a Spa avrebbe potuto conquistare il primo posto assoluto proprio in gara-2, se non avesse subito una penalizzazione per "speed limit" ai box. Prima vittoria nella stessa classe in gara-1 per Philipp Wlazik. Due successi nella Lamborghini Cup per Juan Perez con il team Antonelli. ●



RACING WEEKEND

I ITALIANI VELOCITÀ IN CIRCUITO:  
CHALLENGE • TROFEO • SELEZIONE

# Tornado inarrestabile

CON L'ULTIMA VERSIONE DELLA WOLF BELLAROSA CONTINUA A INFILARE VITTORIE. PATRINICOLA CHIUDE DUE VOLTE SECONDO

**M**MAGIONE - La pista di Magione è stato teatro del quarto appuntamento stagionale del Campionato Italiano Prototipi, in un fine settimana dove il caldo l'ha fatta da padrone. La trasferta umbra della serie riservata alle barchette biposto, in cui Attianese ha sostituito all'ultimo sulla Wolf dell'Avellon Formula l'assente Zanardini, ha visto ancora una volta proseguire il dominio incontrastato di Ivan Bellarosa e della sua Wolf nell'ultima versione Tornado motorizzata turbo. Il bresciano a Magione ha fatto l'asso pigliatutto: miglior tempo nelle due qualifiche, miglior giro nelle gare e due vittorie. Insomma per gli altri sono rimaste ancora una volta solo le briciole. Con il bresciano in gara sul podio sono saliti per due volte consecutive gli stessi due piloti: Patrinicola (Radical-Suzuki) e Randaccio (Norma a motore aspirato). Nonostante il loro ottimo impegno nulla hanno potuto contro la Wolf del bresciano, attualmente di una classe a parte. Ivan Bellarosa non ha problemi in gara-1 dei Prototipi. Parte in pole, s'invola, prende il largo e transita sotto alla bandiera a scacchi con un vantaggio di oltre 14" sul più diretto inseguitore. La sua Wolf regala sul traguardo la Radical-Suzuki di Patrinicola e la Norma di Randaccio. Due i sor-

passi rilevanti nel corso della prima gara. Nel corso del 5° giro Randaccio ha avuto il meglio su Belotti, innalzandosi al terzo posto. Più tardi, al 16° giro Belotti ha dovuto cedere anche la 4° piazza al giovane esordiente "Giò" di Somma (Radical). Sfortunata Ida Petrillo la cui Radical si è spenta dopo la curva del Muro nel corso del primo giro. La pilota avellinese ha comunque ripreso la corsa, piazzandosi però all'ultimo posto. Sotto il sol leone prende il via gara-2. Bellarosa, neanche a dirlo scatta dalla pole position.

## AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Al suo fianco partono Patrinicola e Randaccio, i migliori ad inseguire lo scatenato bresciano. Bellarosa s'invola sino dalle prime battute. Ida Petrillo non ha una giornata fortunata: questa volta a metterla anticipatamente ko è un contatto con Randaccio. Il romano continua pur riportando i segni del contatto, mentre per l'avellinese la gara finisce.

Bellarosa dilaga: alla fine sono 7 i secondi su Patrinicola e 19 su Randaccio. Belotti, Di Somma e Attianese gli altri top 6. Ora i Prototipi si prendono una meritata vacanza. Il rush finale della serie tricolore passerà per Vallelunga, con gran finale ai primi di ottobre al Mugello.

Enrico Rosi Cappellani

## IVAN INFILA UN'ALTRA DOPPIETTA

Anche a Magione è proseguita la striscia di vittorie di Ivan Bellarosa che nell'occasione ha battuto per due volte Patrinicola

«SERVIREBBERO ALTRE 10-15 AUTO»

## Bellarosa vuole rivali

Ivan Bellarosa continua a dominare nei Prototipi con l'ultima evoluzione della sua Wolf: «Partecipiamo al campionato per sviluppare la nuova Tornado. E sinora la nuova macchina ha sempre vinto. Peccato che ci siano pochi avversari, visto che molti restano a casa ritenendo che il livello del campionato sia troppo alto. Ogni volta testiamo qualcosa di nuovo. Veramente bravi i ragazzi dell'Autosport Sorrento - aggiunge il pilota bresciano - A loro vanno i miei complimenti, ma non hanno una vettura al livello della nostra». Dominio di Bellarosa anche in gara-2: «Noi ci siamo. Ci vorrebbero altri 10/15 altri concorrenti per far decollare il campionato Prototipi. Anche a Magione abbiamo fatto dei test evolutivi. In particolare qui abbiamo provato novità relative all'impianto frenante, nell'ottica di partecipare a gare di 24 ore. Il circuito tortuoso di Magione ed il caldo ci hanno aiutato a sperimentare le vetture in condizioni estreme. Il test è stato assai positivo sulla mia macchina. Non altrettanto si può dire per quanto riguarda gli esperimenti tentati sulla macchina di Belotti, che non hanno fornito i risultati sperati».

# Iaquinta a due volti

**SIMONE VINCE GARA-1 E POI A TAVOLINO PERDE GARA-2 A FAVORE DI ALCIDI. ORA È LEADER ASSIEME A CALCAGNI-ZANIN**

**M**MAGIONE - Quarto round stagionale del Mini Challenge a Magione. Sulla pista umbra doppietta sul campo del calabrese Simone Iaquinta (AC Racing), che era divenuto in solitario nuovo leader della classifica. Sul primo podio con Iaquinta sono saliti Rangoni ed Alcidi, mentre in gara-2 Iaquinta è stato affiancato dalla coppia formata da Massimo Zanin e Mercurio. Poi, a seguito dell'accoglimento di un reclamo di Alcidi penalizzato in gara-2 di 25" per un contatto con Gentili, il pilota umbro è stato rimesso in testa alla classifica della gara del pomeriggio. Così in cima al campionato ora a pari punti ci sono Iaquinta ed il duo Calcagni-Massimo Zanin, con 3° Alcidi.

Gara-1 parte con Gentili al palo, davanti a Iaquinta e Rangoni. L'ospite del campionato s'insedia subito al comando davanti ai più diretti inseguitori.

Il ritmo di gara è forsennato e le Mini danno spettacolo. Tra le vittime della bagarre c'è Giorgi, che esce e s'insabbia causando l'ingresso della safety car. Il gruppone si ricompatta e quando esce la vettura della direzione gara, ripartono le ostilità. Il caldo fa le sue vittime e Zarpellon è costretto ai box. Il finale è ricco di emozioni. Iaquinta si porta a ridosso del leader

Gentili e lo spinge a superare il limite. A pochi metri dalla conclusione il leader romano arriva troppo lungo alla staccata dopo il dritto principale e va largo. Iaquinta

è pronto ad ereditare la testa. Il calabrese vince sul filo di lana davanti al veterano Luca Rangoni (AC Racing) staccato di 6 decimi. Terzo gradino del podio per il pilota locale Alcidi. Solo quarto dopo l'errore decisivo conclude Gentili a 4"3 dal vincitore, precedendo Mercurio e Massimo Zanin. Nella classe Lite (con vetture che dispongono di 34 cavalli in meno rispetto alle Pro) successo di Pindari. In gara-2 al palo scatta Massimo Zanin, ma alla fine su gradino più alto del podio salirà di nuovo Iaquinta. Al comando si trova Massimo Zanin, ma al restart dopo safety car è il tuderte Alcidi a menare le danze. Il driver umbro però ha un contatto con Gentili, che gli comporta una penalità di 25". A tutto vantaggio di Iaquinta, che si insedia al secondo posto virtuale, che strada facendo diventa primo a tutti gli effetti. Per rimuovere la vettura di Gentili entra di nuovo in scena la vettura della direzione gara, che congela nuovamente la corsa. Ripristinata l'agibilità in pista, riprendono le ostilità e Iaquinta fa registrare la seconda vittoria della giornata. Il calabrese precede sotto la bandiera a scacchi di 1"4 Massimo Zanin, con Mercurio terzo a 2"4. Filippo Maria Zanin, Risitano e Zarpellon completano i top 6. Ad Alessandro Suerzi Stefanin va il primato nella categoria Lite. Poi la doccia fredda per Iaquinta, grazie al reclamo di Alcidi, accolto dai commissari.

*Enrico Rosi Cappellani*

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Iaquinta; 2. Rangoni; 3. Alcidi. Gara-2: 1. Alcidi; 2. Iaquinta; 3. Zanin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Bracalente e Pellegrini, sotto, hanno recitato il ruolo di protagonisti nella sfida della F2 Italian Trophy andata in scena sulla pista di Magione



# Trono per due

## BRACALENTE E PELLEGRINI SI SONO DIVISI LE VITTORIE NEL QUARTO ROUND DELLA SERIE CHE ADESSO VA IN VACANZA

**M**MAGIONE - Quarta gara sulle 7 in programma nel calendario 2017 della F2

Italian Trophy, sul tracciato umbro di Magione. In riva al Lago Trasimeno le vittorie sono andate ad Alessandro Bracalente e Bernardo Pellegrini. Il marchigiano del Pave Motorsport ha dominato la corsa del mattino, precedendo sul traguardo Cola e Ponzio. Nella gara del pomeriggio successo pieno di Pellegrini: il veneto ha avuto la meglio sotto alla bandiera a scacchi su Cola e Ponzio, che si sono così invertite le posizioni sul podio conquistate in gara-1. Gara-1 ha visto in pista due dominatori. Al via il poleman Bracalente è stato superato da Cola. Quest'ultimo ha tenuto il comando per 10 tornate. Al 7° giro s'insabbia Papaleo, situazione che impone l'ingresso in pista della vettura della direzione gara. Alla ripartenza il 28enne di Fermo non si fa sorprendere e riesce a superare il diretto avversario Cola, che non può fare altro che accodarsi al nuovo leader. In terza piazza c'è stabilmente Pellegrini. La corsa va avanti senza particolari emozioni sino alla bandiera a scacchi. Sul gradino più alto del podio sale Bracalente, che precede di 7" Cola e di 8" Ponzio. Più staccati terminano Pellegrini, Rasero e Terrini. Quest'ultimo e Rasero occupano la prima fila dello schieramento in gara-2. Bracalente movimentava le fasi iniziali, insabbiandosi. Il marchigiano rientra, ma è costretto per questo a rimontare dalle retrovie.

Pellegrini comanda la corsa davanti a Ponzio e Cola, mentre Bracalente prova a risalire la china. Pellegrini conduce, ma sente sul collo la pressione del secondo Ponzio: l'abruzzese del Puresport arriva a meno di 1 secondo dal veronese, che però tiene botta e non molla la leadership.

Nel finale esce Vagaggini, rendendo necessario l'ingresso della safety car. C'è

solo il tempo per riprendere la corsa, con il successo meritato di Pellegrini. Ponzio conclude a soli 5 decimi, mentre il gradino basso del podio è per Cola, portacolori del Monolite Racing, staccato di un paio di secondi. Bracalente, in rimonta, non va oltre la 4° piazza, precedendo sul traguardo Rasero e Milani. Rasero termina a 9"5 dal vincitore, mentre Milani gli finisce in scia staccato di 9"7. Il F2 Italian Trophy va ora in vacanza. Le ostilità in pista riprenderanno a Vallelunga a fine settembre. Ma per dire la parola fine sul campionato bisognerà attendere le successive trasferte del Mugello e Monza.

**Enrico Rosi Cappellani**

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bracalente; 2. Cola; 3. Ponzio. Gara-2: 1. Pellegrini; 2. Ponzio; 3. Cola.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

### GRANDE PROTAGONISTA IL CALDO

## La parola di due vincitori

Il vincitore di gara-1 è Alessandro Bracalente: «Non sono stato perfetto al via e Cola ha sfruttato al meglio la mia incertezza. Mi sono limitato a seguirlo ed a fare azione di disturbo. Alla ripartenza dopo la safety car non ho perso l'occasione sono riuscito a superarlo alla curva 2. Ho colto l'attimo al momento giusto, anche perché alle mie spalle Ponzio pressava minaccioso. Alla vigilia di Magione era lui il leader del campionato e volevo mettere subito distacco tra me e lui» ha aggiunto il pilota di Fermo. A vincere gara-2 in Umbria è stato Bernardo Pellegrini. Il portacolori dell'HT Racing, sceso dal podio, ha detto: «Sono particolarmente lieto di avere vinto questa gara. Diciamo che sono partito bene, sin dall'inizio. Ho conquistato un discreto margine, poi è entrata in pista la safety car. Per fortuna ho gestito al meglio la situazione, evitando di essere risucchiato dagli inseguitori al restart. Il passo c'era - ha detto il driver veronese - e la macchina era particolarmente a posto. Ringrazio tutto il team per l'ottimo lavoro svolto. Il caldo è stato assai pesante. Ma noi con le monoposto riusciamo a gestirlo e non è risultato un problema eccessivo».



# Triello per il Trofeo

**TROFEO ABARTH SELANIA PER LA VITTORIA PROFILA UNA LOTTA A TRE TRA BARBERINI, PAJURANTA E DARBOM**

**M**AGIONE - Si profila una lotta a tre nella fase finale del Trofeo Abarth Selenia, che a Magione ha vissuto il suo quinto appuntamento stagionale, con il confronto tra l'italiano Cosimo Barberini, il finlandese Juuso Pajuranta e lo svedese Joakim Darbom. I tre hanno monopolizzato il podio, con Barberini vincitore di Gara1, Pajuranta di Gara2 e Darbom secondo in entrambe le manche. Alla luce di questi risultati Barberini è sempre al comando della classifica generale, con un vantaggio di 31 punti su Darbom e 36 su Pajuranta, facendo prevedere un confronto a tre molto acceso nelle prossime gare, che si disputeranno a Imola e al Mugello. Il gran caldo, con temperature vicine ai 40°, non ha messo in crisi le Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione che, sul circuito umbro di Magione, hanno dato spettacolo con le due avvincenti e combattute manche. In Gara1 partenza eccezionale per il poleman Barberini

che non lasciava spazio a Darbom subito all'attacco. I primi minuti della corsa erano un inseguimento al toscano che, al completamento del secondo giro, aveva già un secondo di vantaggio. Al quinto giro Barberini, con un secondo e otto decimi di vantaggio su Darbom, risultava imprevedibile. Spettacolare la seconda

manche, con lo schieramento delle prime otto posizioni invertito rispetto al risultato di Gara1. Barberini partiva in quarta fila, affiancato da Darbom, mentre la pole era di "Fishermann", che resisteva al comando per 5 giri. A metà gara Pajuranta si portava al comando, inseguito da Darbom, mentre Barberini era più attardato. L'italiano però, realizzando il miglior tempo sul giro, riusciva ad avvicinarsi a due piloti scandinavi. Il finale era quanto mai incerto, ma Pajuranta riusciva a vincere, precedendo di un soffio Darbom e Barberini, racchiusi in meno di un secondo.

**Roberto Valentini**

#### AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



## Carica dei 48 a Magione

**SUPER CUP SFIDE AVVINCENTI NEL 4° ATTO DI UNA SERIE CHE FA DAVVERO IL PIENO DI ISCRITTI**

**M**AGIONE - 4° round della Super Cup, con 48 vetture in Umbria. Subito combattuta gara-1 della divisione 1. In pole la Megane di Mosca prende la testa davanti a Del Castello, con Fumagalli 3°. L'episodio clou della conclusione. Il leader Mosca perde terreno nei confronti di Del Castello, che lo attacca. Alla curva dei vecchi box i due entrano in contatto. Ha la peggio Mosca, che rimane fermo. Sul campo vince Del Castello, penalizzato di 25" per il contatto con Mosca. Sul primo gradino del podio sale così Fumagalli (Bmw M3). Al suo fianco Pa-

tumi (Porsche Gt3 Cup) e Valli (Bmw 320 Wtcc). In gara-1 della divisione 2 successo di Tablò su Clio, rimasto sempre in testa. Al posto d'onore Billo (Clio), che alla fine ha avuto la meglio su Braccioni. In gara-2 di divisione 2 successo di Mosca, partito davanti a tutti. Roberto Del Castello rompe ben presto, lasciando la 2ª piazza a Fumagalli. Valli è 3°. In divisione 2 bis della Clio di Tablò, che questa volta precede le analoghe vetture portate in gara da Leopardi e Massimo Billo. La Super Cup sarà di nuovo a Magione il 17 settembre.

**Enrico Rosi Cappellani**

#### AL TRAGUARDO

DIV. 1 - Gara-1: 1. Fumagalli; 2. Patumi. Gara-2: 1. Mosca; 2. Fumagalli. DIV. 1 - Gara-1: 1. Tablò; 2. Billo. Gara-2: 1. Tablò; 2. Leopardi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



A Magione le vittorie nel Trofeo Abarth Selenia se le sono divise Barberini e Pajuranta. In alto il via di gara-2 della Super Cup sulla pista umbra



# Dramma in Valcamonica

FINISCE IN TRAGEDIA IL RIENTRO DELLA GARA NEL TRICOLORE: UN COMMISSARIO PERDE LA VITA INVESTITO DA UN'AUTO DURANTE LE PROVE

di Gianluca Marchese

Un evento funesto ha rovinato il rientro dopo cinque anni del Trofeo Vallecamonica nel Civm e durante la prima manche di prove si è portato via la vita e la passione per corse e auto di Mauro Firmo, 57enne bresciano di Carpenedolo impegnato nell'ottava prova del Tricolore come commissario alla postazione 20 della Malegno-Ossimo-Borno. In questa stagione sembra una maledizione, che sabato scorso, dopo quanto accaduto nei rally, ha colpito pure le salite. L'ultimo incidente fatale si era portato via Georg Plasa sul Terminillo nel 2011, stavolta invece non è toccato a un pilota. E tra l'altro non ha coinvolto neppure una delle auto che, fra Silhouette, Formula e Prototipi, rappresenta il top dell'estremo o della velocità. Insieme a un altro commissario, il veronese Davide Foroni, che, cosciente all'arrivo dell'ambulanza e poi trasportato all'ospedale di Brescia in elicottero, con tac negativa, un trauma pneumotoracico in riduzione, una frattura alle costole e contusioni a una mano e a una gamba è stato stubato già nel pomeriggio e non è dato in pericolo di vita, Firmo è stato colpito in maniera più grave dalla Peugeot 106 di classe N1600 guidata da Christian Furloni e uscita di strada nel breve allungo che raccorda una curva a sinistra e una esse destra-sinistra alle porte di Ossimo. I soccorsi sono stati immediati, anche perché l'ambulanza più vicina distava un paio di postazioni, che fra l'altro erano a vista (infatti l'allarme è stato lanciato dalla 21).

Le operazioni rianimatorie sono proseguite fino all'ospedale di Esine, ma non c'è stato nulla da fare. A Esine è stato accompagnato in via precauzionale pure il pilota, affranto per l'accaduto ma praticamente illeso. Il 32enne driver di Malegno, non nuovo nella gara di casa, è stato sottoposto ad accertamenti e ad analisi del sangue anche per controlli anti-alcol e droga ed è stato dimesso dal pronto soccorso nel pomeriggio.

La dinamica dell'incidente non è al momento certa nei particolari della carambola, davvero beffarda, ma dalle testimonianze raccolte appare abbastanza chiara in generale. L'auto avrebbe sbandato in uscita dalla curva a sinistra, Furloni ha cercato di riprenderne il controllo ma l'impatto con il guardrail posto nel tratto rettilineo di raccordo è sta-

to inevitabile. Nel punto dell'urto la barriera si è staccata mentre la seconda parte ha retto, soltanto che l'auto a quel punto è volata oltre per il particolare angolo di impatto, arrivando addirittura a colpire, forse con la parte posteriore del tetto, la parte superiore all'inizio del rail successivo, alto circa 1 metro e 60, nei pressi della postazione dei commissari. Sembra che in volo la 106 si sia in effetti ribaltata, anche se il pilota non ricorda di aver capottato in aria, per poi oltrepassare i rail e terminare la sua corsa nella scarpata sottostante. Appunto, la ricostruzione della carambola in sé non è certa, purtroppo resta il fatto che dopo l'uscita oltre le barriere l'auto abbia colpito i commissari e che per Firmo, capoposto della postazione per via della sua esperienza, è stata vana la corsa in ospedale. Si torna a parlare di sicurezza nelle salite. Autosprint ha più volte sottoli-



Mauro Firmo

neato le elevate velocità raggiunte da certe auto (l'ultima volta giusto la settimana scorsa), ma non è certo questo il caso, e pure che ogni anno vanno migliorate le misure su ogni tracciato, fatto sul quale proprio l'Italia è capofila in Europa. Raccolte anche le testimonianze video, sull'accaduto indaga la procura di Brescia, mentre gli organizzatori dell'Acì bresciano, d'accordo con la prefettura, dopo il gran lavoro svolto per rientrare nel Tricolore hanno annullato la manifestazione e osservato un minuto di silenzio insieme a piloti e media presenti all'annuncio. ●



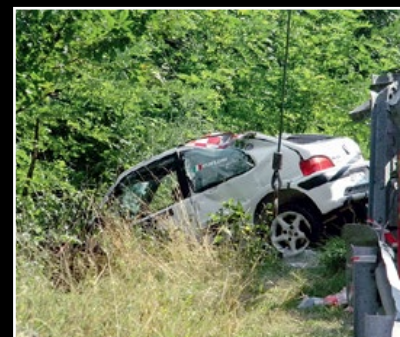
LA PRESSE

Ecco le immagini del dramma che si è consumato alla salita Malegno-Borno sabato 29 luglio durante la prima manche di prove quando la Peugeot 106 di Furloni è uscita di strada investendo due commissari: uno di questi ha perso la vita





foto grafie MORETTI



# Le classifiche

## VELOCITÀ FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 40  
Budapest (Ung), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Rowland 36 giri in 58'37"062 alla media di 161,394 km/h; 2. Latifi a 0"235; 3. de Vries a 0"673; 4. Leclerc a 1"405; 5. Matsushita a 1"633; 6. Ghiotto a 2"534; 7. Nato a 3"079; 8. Albon a 3"350; 9. Ferrucci a 4"238; 10. Delétraz a 6"627; 11. Boschung a 7"550; 12. Jeffri a 8"179; 13. Malja a 9"462; 14. Gelael a 13"911; 15. King a 16"126; 16. Sette Câmara a 19"069; 17. Markelov a 3 giri.

**Giro veloce:** il 18° di Latifi in 1'30"153 alla media di 174,942 km/h.

**Gara-2:** 1. Matsushita 28 giri in 44'52"900 alla media di 163,935 km/h; 2. Rowland a 4"307; 3. de Vries a 7"143; 4. Leclerc a 11"635; 5. Nato a 12"458; 6. Latifi a 13"485; 7. Albon a 16"754; 8. Ghiotto a 24"843; 9. Markelov a 25"577; 10. Gelael a 33"887; 11. King a 35"770; 12. Delétraz a 35"823; 13. Sette Câmara a 41"847; 14. Ferrucci a 42"122; 15. Jeffri a 1'26"947; 16. Boschung a 1 giro; 17. Fuoco a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 23° di Fuoco in 1'29"121 alla media di 176,968 km/h.

**Campionato:** 1. Leclerc 208 punti; 2. Rowland 158; 3. Markelov 123; 4. Latifi 115; 5. Ghiotto 95.

## GP3

Resoconto della gara a pag. 67  
Budapest (Ung), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Aitken 22 giri in 37'23"211 alla media di 154,613 km/h; 2. Fukuzumi a 4"489; 3. Hubert a 8"946; 4. Lorandi a 16"563; 5. Bocciacci a 20"303; 6. Alesi a 20"890; 7. Joerg a 21"618; 8. Tverter a 22"772; 9. Kari a 25"082; 10. Baptista a 25"460; 11. Siebert a 28"209; 12. Vaxivière a 28"700; 13. Falchero a 29"196; 14. Hyman a 29"795; 15. Pulcini a 30"303.

**Giro più veloce:** Aitken in 1'34"440 alla media di 167,001 km/h.

**Gara-2:** 1. Alesi 17 giri in 29'05"379 alla media di 153,532 km/h; 2. Tverter a 0"620; 3. Joerg a 2"418; 4. Bocciacci a 4"190; 5. Hubert a 6"955; 6. Kari a 8"903; 7. Hyman a 9"858; 8. Siebert a 11"642; 9. Aitken a 12"740; 10. Pulcini a 42"876; 11. Vaxivière a 1'04"137; 12. Russell a 1'12"795; 13. Calderon a 1 giro.

**Giro più veloce:** Russell in 1'33"715 alla media di 168,293 km/h.

**Il campionato:** 1. Russell 92 punti; 2. Aitken 83; 3. Hubert 78; 4. Fukuzumi 72; 5. Alesi 66.

## INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 64  
Mid-Ohio (Usa), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) 90 giri in 1h46'19"5989, alla media di 184,555 km/h; 2. Power (Dallara DW12-Chevy) a 5"1556; 3. Rahal a 6"3129; 4. Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) a 6"8807; 5. Sato a 7"3092; 6. Rossi a 9"0266; 7. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 11"6809; 8. Hunter-Reay a 12"3623; 9. Dixon a 18"1857; 10. Daly (Dallara DW12-Chevy) a 20"5661; 11. Hinichcliffe a 27"3241; 12. Andretti a 29"9928; 13. Kimball a 31"1248; 14. Aleshin a 32"5958; 15. Chilton a 33"1095; 16. Kanaan a 36"1997; 17. Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) a 1'00"8248; 18. Munoz

(Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 19. Pigot (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 20. Gutierrez a 1 giro; 21. Jones a 2 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

**Giro più veloce:** il 42° di Rossi in 1'05"9696, alla media di 198,303 km/h.

**Il campionato:** 1. Newgarden 453 punti; 2. Castroneves 446; 3. Dixon 445; 4. Pagenaud 436; 5. Power 400.

## FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 62  
Montreal (Can), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Di Grassi 35 giri in 56'55"592 alla media di 101,262 km/h; 2. Vergne a 0"350; 3. Sarrazin a 7"869; 4. Abt a 8"592; 5. Bird a 8"913; 6. Prost a 10"058; 7. Evans a 10"457; 8. Frijns a 15"836; 9. Rosenqvist a 16"764; 10. Dillman a 19"320; 11. D'Ambrosio a 20"229; 12. Engel a 22"314; 13. Piquet Jr a 23"145; 14. Felix da Costa a 34"786; 15. Turvey a 46"996; 16. Carrol a 49"612.

**Giro più veloce:** Duval in 1'24"536 alla media di 116,896 km/h.

**Gara-2:** 1. Vergne a 37 giri in 54'12"606 alla media di 112,412 km/h; 2. Rosenqvist a 0,896; 3. Lopez a 4"468; 4. Bird a 7"114; 5. Heidfeld a 21"933; 6. Abt (a 24"444; 7. Di Grassi a 24"855; 8. Sarrazin a 26"038; 9. D'Ambrosio a 28"282; 10. Dillman a 28"591; 11. Buemi a 35"170; 12. Evans a 36"548; 13. Frijns a 36"826; 14. Carrol a 36"972; 15. Felix da Costa a 39"720; 16. Piquet Jr a 46"751; 17. Turvey a 49"116; 18. Engel a 1'33"530.

**Giro più veloce:** Prost in 1'23"444 alla media di 118,426 km/h.

**Il campionato finale:** 1. Di Grassi 175 punti; 2. Buemi 157; 3. Bird 110; 4. Rosenqvist 106; 5. Prost e Vergne 92.

## FIA F3

Resoconto della gara a pag. 66  
Spa (Bel), 28-29 luglio 2017

**Gara-1:** Norris (Dallara-Vw) 15 giri in 36'47"067 alla media di 175,8 Km/h; 2. Mazepin a 2"807; 3. Gunther a 6"665; 4. Daruvala (Dallara-Vw) a 9"593; 5. Mawson a 10"014; 6. Schumacher a 10"759; 7. Newey a 16"620; 8. Habsburg (Dallara-Vw) a 18"748; 9. Eriksson (Dallara-Vw) a 19"387; 10. Piquet a 20"427; 11. Aron a 21"656; 12. Zhou a 24"982; 13. Andres (Dallara-Vw) a 24"759; 14. Ilot (Dallara-Prema) a 28"319; 15. Sato (Dallara-Vw) a 33"085; 16. Vaidyanathan (Dallara-Volkswagen) a 33"969 (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Mazepin in 2'12"309 alla media di 190,5Km/h

**Gara-2:** 1. Habsburg (Dallara-Vw) 16 giri in 35'38"003 alla media di 189,2Km/h; 2. Eriksson (Dallara-Vw) a 2"117; 3. Gunther a 3"557; 4. Hughes a 4"321; 5. Mazepin a 7"787; 6. Daruvala (Dallara-Vw) a 7"920; 7. Ilot a 8"925; 8. Aron a 10"048; 9. Schumacher a 12"721; 10. Mawson a 13"328; 11. Sato (Dallara-Vw) Motopark a 20"424; 12. Andres (Dallara-Vw) a 20"923; 13. Newey a 21"468; 14. Vaidyanathan (Dallara-Vw) a 26"304; 15. Beckmann (Dallara-Vw) a 1 giro (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Habsburg in 2'12"634 alla media di 190,1Km/h  
**Gara-3:** Norris (Dallara-Vw) 15 giri in 35'36"677 alla media di 176,6 Km/h; 2. Eriksson (Dallara-Vw) a

2"393; 3. Zhou a 4"142; 4. Ilot a 4"701; 5. Daruvala (Dallara-Vw) a 7"890; 6. Habsburg (Dallara-Vw) a 10"177; 7. Aron a 10"973; 8. Schumacher a 11"957; 9. Newey a 12"643; 10. Mawson a 17"728; 11. Mazepin a 17"937; 12. Piquet 19"265; 13. Andres (Dallara-Vw) a 22"633; 14. Sato (Dallara-Vw) a 23"646; 15. Vaidyanathan (Dallara-Vw) a 24"534; 16. Beckmann (Dallara-Vw) a 1'22"498 (gli altri su Dallara-Mercedes).

**Giro più veloce:** Eriksson in 2'11"992 alla media di 191,0Km/h  
**Il campionato:** 1. Gunther 266 punti; 2. Norris 248; 3. Eriksson 240; 4. Ilot 186; 5. Daruvala 138.

## BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 68  
Spa (Bel), 29-30 luglio 2017

**Assoluta:** 1. Haase-Gounon-Winkelhock (Audi R8 Lms) 546 giri in 24h00'51"980; 2. Soulet-Abri-Soucek (Bentley Continental Gt3) a 11"862; 3. Mortara-Meadows-Marciello a 52"855; 4. Estre-Christensen-L. Vanthoor (Porsche 991 Gt3 R) a 1'07"247; 5. De Philippis-Mies-Vervisch (Audi R8 Lms) a 1'30"566; 6. Garcia-Müller-Rast (Audi R8 Lms) a 1'49"955; 7. Sandström-Schiller-Baumann a 1 giro; 8. Stolz-Christodoulou-Buurman a 1 giro; 9. Kaffer-Stippler-Van der Linde (Audi R8 Lms) a 3 giri; 10. Blomqvist-Catsburg-Spengler (Bmw M6 Gt3) a 4 giri; 11. Fässler-Lotterer-D. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 5 giri; 12. Morley-Toril-Kirchhöfer-Götz a 6 giri (1. Pro-Am); 13. Ordóñez-Buncombe-Chiyu (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 7 giri; 14. Smith-Jarvis-Kane (Bentley Continental Gt3) a 7 giri; 15. Al Harthy-Yoluc-Adam-Hankey (Aston Martin V12 Gt3) a 7 giri; 16. Mi. Beretta-Gattuso-A. Piccini (Lamborghini Huracán Gt3) a 8 giri; 17. Demirdjan-Minassian-Rizzo-Vilander (Ferrari 488 Gt3) a 8 giri; 18. Ineichen-Giammarina-Perez Compang (Lamborghini Huracán Gt3) a 9 giri; 19. Motoaki-Bontempelli-Beretta-Castellacci (Ferrari 488 Gt3) a 10 giri; 20. Palitta-Krognes-Menzel-Henkola (Bmw M6 Gt3) a 10 giri; 21. Filipi-Pohler-Crestani (Lamborghini Huracán Gt3) a 12 giri; 22. Zanuttini-Duyver-Perel-Cadei (Ferrari 488 Gt3) a 14 giri (1. Am); 23. Cameron-Griffin-Scott-Ragazzi (Ferrari 488 Gt3) a 15 giri; 24. Shaytar-Rigon-Molina (Ferrari 488 Gt3) a 17 giri; 25. Ehret-Mastronardi-Van Glabeke-Lancieri (Ferrari 488 Gt3) a 18 giri; 26. Schwietz-Van Campenhoudt-Walckenhorst-Overhaus (Bmw M6 Gt3) a 19 giri; 27. Kelders-Rostan-Bouvy (Audi R8 Lms) a 22 giri; 28. Delhez-Vannelet-Stursberg-Zarnella (Lamborghini Huracán Gt3) a 24 giri; 29. Allemann-Bohn-Müller-Jaminet (Porsche 911 Gt3 R) a 29 giri; 30. Simmons-Moore-Parry (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 32 giri; 31. Maggi-Krebs-Mateu-Bovy (Lamborghini Huracán Gt3) a 35 giri; 32. West-Goodwin-Harris-Ellis (McLaren 650 S Gt3) a 45 giri; 33. Eng-Martin-Sims (Bmw M6 Gt3) a 48 giri; 34. Paque-Paisse-de Latre du Bosqueau-Soeren (Porsche 991 Cup) a 70 giri; 35. Grenier-Van Splunteren-Van Lagen (Lamborghini Huracán Gt3) a 130 giri (gli altri su Mercedes-Amg Gt3).

**Giro più veloce:** il 362° di Winkelhock in 2'19"756, alla media di 180,4 km/h.

**La classifica - Endurance:** 1. Abri-Soucek-Soulet 79 punti; 2. Bortolotti-Caldarelli-Engelhart 71; 3. Molina-Rigon-Shaytar 46; 4. Buhk-Eriksson-Perera 40; 5. Marciello-Meadows-Mortara 37.

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

5-6 agosto

SUPER GT

5° round at Fuji

www.supergt.net

## NASCAR

Sprint Cup a Watkins Glen

www.nascar.com

## IMSA

10° round a Elkhart Lake

www.imsa.com

## F4 TEDESCA

5° round at Nurburgring

www.adac-motorsport.de

## ADAC GT MASTERS

5° round at Nurburgring

www.adac-gt-masters.de

## RALLY

4-6 agosto

RALLY MADEIRA

Ter - Funchal

www.raivm.com

## RALLY RZESZOW

Erc a Rzeszow

www.rajid.rzeszow.pl

## MILANO RALLY SHOW

Rally Show a Milano

www.milanorallyshow.it

## RALLY D'ESTATE

Nazionale Cuorgné

www.autosportpromotion.it

## RALLY DELLA CIOCIARIA

Internazionale Isola del Liri

www.rallydellaciocaria.com

## RALLY DEL TIRRENO

Coppa Italia a Villafranca Tirrena

www.topcompetition.it

**Assoluta:** 1. Abril 110 punti; 2. Bortolotti-Engelhart 107; 3. Buhk-Perera 89; 4. Soucek-Soulet 79; 5. Winkelhock 74.

## SUPERTROFEO LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 70  
Spa (Bel), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** Spinelli-Grenier 19 giri in 51'17"232, alla media di 154,7 km/h (1. Pro); 2. Postiglione-Cecotto a 1"413; 3. Breukers-Jefferies a 1"642; 4. Abkhazava-Snoeks a 9"571 (1. Pro-Am); 5. Dreyspring-Jiatong a 28"124; 6. Wlazik a 30"436 (1. Am); 7. Lewandowski-Myszkowski a 40"447; 8. Negra a 40"913; 9. Konopka a 47"999; 10. Schreiner a 54"006; 11. Schueschner-Still a 55"597; 12. Abbate-Nemoto a 1'01"491; 13. Giannoni a 1'05"346; 14. Cordoni a 1'12"987; 15. Leimer-Jenny a 1'16"313; 16. Vossos a 1'17"091; 17. Kisiel-Haber a 1'19"677; 18. Lagrange-Vanneste a 1'22"162; 19. Obuchowski-Urbanski a 1'39"178; 20. Moczulski-Mikrut a 1'39"498; 21. Mantovani a 1'42"279; 22. Perez a 2'18"811 (1. Lamborghini Cup); 23. Gomar-Collado a 2'40"734; 24. Van der Horst a 1 giro; 25. Van Uystel-Vleugels a 1 giro; 26. Van Deyzen a 1 giro; 27. Sarrea a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 2° di Postiglione in 2'19"804, alla media di 180,3 km/h.

**Gara-2:** 1. Scheuschner-Still 19 giri in 50'31"705, alla media di 157,8 km/h (1. Pro-Am); 2. Lewandowski-Myszkowski a 4"093 (1. Am); 3. Cordoni a 5"487; 4. Giannoni a 58"078; 5. Breukers-Jefferies a 5"036 (1. Pro); 6. Abbate-Nemoto a 1'00"450; 7. Afanasiev-Tweraser a 1'01"154; 8. Spinelli-Grenier a 1'04"444; 9. Abkhazava-Snoeks a 1'09"959; 10. Lagrange-Vanneste a 1'11"907; 11. Wlazik a 1'25"519; 12. Kisiel-Haber a 1'27"818; 13. Negra a 1'28"263; 14. Dreyspring-Jiatong a 1'39"218; 15. Galbiati-D. Roda a 1'39"535; 16. Konopka a 1'41"485; 17. Obuchowski-Urbanski a 1'52"747; 18. Vossos a 1'54"385; 19. Van Uystel-Vleugels a 2'11"151; 20. Postiglione-Cecotto a 2'13"358;

21. Perez a 2'20"706 (1. Lamborghini Cup); 22. Van der Horst a 2'24"986; 23. Van Deyzen a 2'34"788; 24. Leimer-Jenny a 1 giro; 25. Mantovani a 1 giro; 26. BArtels a 1 giro; 27. Sarrea a 1 giro; 28. Gomar-Collado a 5 giri.

**Giro più veloce:** il 6° di Abbate in 2'21"341, alla media di 178,3 km/h.

## PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 72  
Magione (Pg), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Bellarosa (Wolf GB08 Tornado) 23 giri in 27'02"122 media 127,968 km/h; 2. Patrinicola (Radical SR4 Suzuki) a 8"927; 3. Randaccio (Norma M20F) a 14"561; 4. Di Somma (Radical SR4 Suzuki) a 46"415; 5. Belotti (Wolf GB08 Tornado) a 46"782; 6. Attianese (Wolf GB08 Peugeot) a 1 giro; 7. Pettrillo (Radical SR4 Suzuki) a 4 giri.

**Giro più veloce:** Bellarosa in 1'08"886 media 131,013 km/h

**Gara-2:** 1. Bellarosa (Wolf GB08 Tornado) 23 giri in 27'20"877 media di 126,505 km/h; 2. Patrinicola (Radical SR4 Suzuki); 3. Randaccio (Norma M20F); 4. Belotti (Wolf GB08 Tornado); 5. Di Somma (Radical SR4 Suzuki); 6. Attianese (Wolf GB08 Peugeot).

**Giro più veloce:** Bellarosa in 1'09"385 media di 130,074 km/h

**Assoluta:** 1. Bellarosa 184 punti; 2. Belotti 127; 3. Randaccio 121; 4. Patrinicola 105; 5. Oliva 65.

## MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 73  
Magione (Pg), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Iaquina S. 19 giri in 26'25"403 media 108,161 km/h; 2. Rangoni a 0"65; 3. Alcidi a 3"386; 4. Gentili a 4"383; 5. Mercurio a 9"299; 6. Zanin M. a 11"734; 7. Calcagni a 12"499; 8. Gori a 19"454; 9. Franzoso a 19"900; 10. Pindari a 37690; 11. Pascali a 43"180; 12. Suerzi-Stefanin a 44"025; 13. Cioffi a 50"671; 14. Rossetti a 1 giro; 15. Somaschini R. a 3 giri.

**Giro più veloce:** Gentili 1'19"078 media 114,130 km/h  
**Gara-2:** 1. Alcidi 18 giri in 26'58"786 media di 100,355

km/h; 2. Iaquina S. a 0"394; 3. Zanin M. a 1"834; 4. Mercurio a 2"839; 5. Zanini F.M. a 3"418; 6. Risitano a 3"813; 7. Zarpellon a 4"629; 8. Somaschini R. a 18"844; 9. Cioffi a 22"827; 10. Suerzi-Stefanin a 23"751; 11. Bergamaschi a 25"315; 12. Rossetti a 31"193; 13. Benetti a 32"350; 14. Giorgi a 46"235.

**Giro più veloce:** Iaquina in 1'19"519 media 113,497 km/h

**Campionato:** 1. Iaquina 99 punti; 2. Calcagni- Zanin F.M. 99; 3. Alcidi 89.

## F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 74  
Magione (Pg), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Bracalente (F3 Dallara F312) 22 giri in 27'03"971 media 122,265 km/h; 2. Cola (F3 Dallara F312) a 7"106; 3. Ponzio a 8"027; 4. Pellegrini a 8"275; 5. Rasero a 30"686; 6. Terrini a 36"923; 7. Vagaggini a 45"543; 8. Milani a 1 giro (gli altri su F3 Dallara F308).

**Giro più veloce:** Bracalente in 1'06"773 media 135,162 km/h.

**Gara-2:** 1. Pellegrini 22 giri in 26'09"552 media 126,504 km/h; 2. Ponzio a 0"546; 3. Cola (F3 Dallara F312) a 1"905; 4. Bracalente (F3 Dallara F312) a 3"288; 5. Rasero a 9"518; 6. Milani a 9"735; 7. Terrini a 10"452; 8. Papaleo a 3 giri (gli altri su F3 Dallara F308).

**Giro più veloce:** Bracalente in 1'06"839 media 135,029 km/h.

## TROFEO ABARTH SELENIA

Resoconto della gara a pag. 75  
Magione (Pg), 29-30 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Barberini 18 giri in 27'00"199; 2. Darbom a 3"857; 3. Pajuranta a 9'460; 4. Mabellini a 10"779; 5. F. Caruso a 17'289; 6. "Gioga" a 22'663; 7. Campoli a 33'823; 8. "Fishermann" a 45'571; 9. "Boga" a 47'158; 10. Eroldu a 57'557; 11. B. Caruso a 1'06"953; 12. Storti (Abarth 595 OT) a 3 giri. Tutti gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione.

**Giro più veloce:** Barberini in 1'20"379.

**Gara-2:** 1. Pajuranta 18 giri in 26'46"508; 2. Darbom a 1'0'479; 3. Barberini a 0"977; 4. Eroldu a 10"756; 5. "Gioga" a 11"330; 6. F. Caruso a 14"455; 7. "Fishermann" a 15"060; 8. Campoli a 15"640; 9. Storti (Abarth 595 OT) a 58"157; 10. Mabellini a 1 giro. Tutti gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione.

**Giro più veloce:** Barberini in 1'21"044.

**Classifica:** 1. Barberini 201 punti, 2. Darbom 170; 3. Pajuranta 164; 4. Caruso 100; 5. Eroldu 67.

## SUPER CUP

Resoconto della gara a pag. 75  
Magione (Pg), 29-30 luglio 2017

### Divisione 1

**Gara-1:** 1. Fumagalli A.S. (Bmw M3) 20 giri in 26'05"461 media 115,304 km/h; 2. Patumi (Porsche GT3 Cup) a 2"806; 3. Valli (Bmw 320) a 4"351; 4. Chini (Seat Leon) a 11"370; 5. Caprioni (Seat Leon) a 11"739; 6. Del Castello R. (Bmw M3 E46) a 16"958; 7. Mosca (Renault Megane) a 29"894; 8. Cesari (Suzuki) a 41"053; 9. Destro (Bmw M3) a 43"470; 10. Del Castello L.M. (Bmw M3) a 46"095; 11. Valentini (Seat Leon) a 53"015; 12. Pucciarelli (A.R. 147) a 53"215; 13. Yefimenko (Honda 2000) a 53"490; 14. Bellezza (Porsche Cayman) a 1 giro; 15. Piccin (Honda Civic) a 1 giro; 16. Bellucci (A.R.147) a 1 giro; 17. Rogari (Mitjet) a 1 giro; 18. Borsini (A.R. 147) a 1 giro; 19. Missiroli (A.R. Giulietta) a 1 giro.

**Giro più veloce:** Del Castello R. in 1'15"403 media 119,693 km/h

**Gara-2:** 1. Mosca (Renault Megane) 20 giri in 25'46"134 media 116,745 km/h; 2. Fumagalli (A.S. (Bmw M3) a 1"130; 3. Valli (Bmw 320) a 24"314; 4. Sacco (Porsche GT3 Cup) a 38"450; 5. Presenzini (Bmw 320 Wtcc) a 45"958; 6. Cesari (Suzuki) a 47"275; 7. Del Castello L.M. (Bmw M3) a 59"101; 8. Yefimenko (Honda 2000); 9. Caprioni (Seat Leon) a 1'07"751; 10. Pucciarelli (A.R. 147) a 1 giro; 11. De Luca (Honda Civic) a 1 giro; 12. Rogari (Mitjet) a 1 giro; 13. Bellezza (Porsche Cayman) a 1 giro; 14. Chini (Seat Leon) a 2 giri; 15. Bellucci (A.R.147) a 2 giri; 16. Valentini (Seat Leon) a 4 giri; 17. Leone (A.R. Giulietta) a 5 giri.

**Giro più veloce:** Mosca in 1'16"217 media 118,415 km/h

### Divisione 2

**Gara-1:** 1. Tablò 17 giri in 25'26"504 media di 100,510 km/h; 2. Billo M. a 16"215; 3. Braccioni a 20"009; 4. Billo G. (Peugeot 206 RC) a 26"398; 5. Giani (A.R. 147) a 38"855; 6. Ceteroni (Citroen Saxo) a 41"992; 7. Marchesani (VW Polo Clio) a 46"048; 8. Rizzo A. (Renault Clio RS Cup) a 48"486; 9. Cruciani (Citroen Saxo) a 50"309; 10. Beltrami a 51"999; 11. Flavi (Mini Cooper S) a 53"478; 12. Kravets (Ford Fiesta) a 1'12"626; 13. Bencivenni (Bmw 318) a 1'14"868; 14. Amandolagine (Peugeot 106) a 1 giro; 15. Fusilli (Opel Astra) a 1 giro; 16. Bossi (Bmw 318 RS) a 1 giro; 17. Di Ferdinando (Peugeot 106) a 1 giro; 18. Maccafee (Bmw 318 RS) a 1 giro; 19. Bonifazi (Citroen Saxo) a 1 giro; 20. Fabris I. (Peugeot 106) a 1 giro; 21. Scocco (Peugeot 106) a 5 giri (gli altri su Renault Clio RS Cup).

**Giro più veloce:** Beltrami 1'22"389 media 109,544.

**Gara-2:** 1. Tablò 18 giri in 26'00"060 media 104, 133 km/h; 2. Leopardi a 2"140; 3. Beltrami a 3"871; 4. Rizzo G. a 7"854; 5. Braccioni a 15"734; 6. Billo M. a 28"405; 7. Billo G. (Peugeot 206 RC) a 46"634; 8. Ceteroni (Citroen Saxo) a 53"870; 9. Cruciani (Citroen Saxo) a 1'03"710; 10. Martinelli a 1'04"095; 11. Bencivenni (Bmw 318) a 1'05"271; 12. Kopylets (UKR) (Ford Fiesta) a 1'15"182; 13. Gunnella (Bmw 318 RS) a 1 giro; 14. Di Ferdinando (Peugeot 106) a 1 giro; 15. Amandolagine (Peugeot 106) a 1 giro; 16. Bonifazi (Citroen Saxo) a 1 giro; 17. Flavi (Mini Cooper S) a 1 giro; 18. Fabris P. (Peugeot 106) a 1 giro; 19. Bossi (Bmw 318 RS) a 3 giri (gli altri su Renault Clio RS Cup).

**Giro più veloce:** Tablò in 1'22"747 media 109,070 km/h.

## RALLY

### WRC

### Rally Finlandia

Resoconto della gara a pag. 46  
Jyväskylä (Fin), 27-30 luglio 2017

**Assoluta:** 1. Lappi-Ferm (Toyota Yaris WRC) in 2.29'26"9; 2. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 36"0; 3. Hänninen-Lindström (Toyota Yaris WRC) a 36"3; 4. Suninen-Markkula (Ford Fiesta WRC) a 1'01"5; 5. Breen-Martin (Citroen C3 WRC) a 1'22"6; 6. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'33"1; 7. Tänak-Järveoja (Ford Fiesta WRC) a 1'53"6; 8. Meeke-Nagle (Citroen C3 WRC) a 3'12"6; 9. Sordo-Marti (Hyundai i20 Coupe WRC) a 4'11"5; 10. Østberg-Eriksen (Ford Fiesta WRC) a 4'21"2; 11. Huttunen-Linnaketo (Škoda Fabia R5) a 10'04"0; 12. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 10'16"7; 13. Asummaa-Halttunen (Škoda Fabia R5) a 12'06"9; 14. Gilbert-Jamoul (Škoda Fabia R5) a 12'21"8; 15. Cave-Morgan (Hyundai i20 R5) a 13'47"0; 16.

# L'OUTLET DI

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

# AUTO SPRI NT

## SPORT



## SPETTACOLARE SN2

La prima giornata della Set-Up Race dedicata alla Sn2, non poteva essere più equilibrata, con i vari partecipanti, che hanno mostrato un altissimo livello di guida, che ha reso la giornata molto incerta sino alla fine. Ben 7 piloti avrebbero potuto raggiungere "l'Oro" di giornata, tanto erano vicini nelle prestazioni. Alla fine è toccato al rientrante Giuseppe Romano, che dopo ben 15 anni di inattività, è sceso nuovamente in pista, con lo smalto dei giorni migliori. Alle sue spalle, la medaglia d'argento, è toccata a Paolo Costante, seguito dal piccolo Luca Zimbone (aprimo della Sn2 Light). A completare la top five, Dino Mazzone e Christian Iarrera (altro pilota della Sn2 Light). Buoni i debutti di Nicola Castro, Benedetto Romano e Marcello Cambria. Qualche errore di troppo, lo hanno commesso i top driver, Giuseppe Testai e Riccardo Zimbone, che già guardano al prossimo appuntamento, con tanta voglia di riscatto. Per maggiori info: [facebook/selezionenazionalepiloti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepiloti) o [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

## ACCESSORI



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

## RIVISTE

### VENDO AUTOSPRINT dal

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

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

stica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre

fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefono 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

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

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

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

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

Sport Network S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001

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

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

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

**Banche Dati di uso redazionale**

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

del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro

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

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO  
ALLA FIEG FEDERAZIONE  
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti  
Diffusione Stampa  
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



Al-Qassimi-Patterson (Citroën C3 WRC) a 15'05"3; 17. Vatanen-Renucci (Ford Fiesta R5) a 15'12"1; 18. Pryce-Furniss (Ford Fiesta R5) a 16'12"7; 19. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R5) a 18'00"2; 20. Kihlman-Ikonen (Hyundai i20 R5) a 19'37"6; 21. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 20'15"8; 22. Jeets-Sikk (Škoda Fabia R5) a 22'09"3; 23. Burger-Lukka (Škoda Fabia R5) a 25'47"0; 24. Ciamin-de la Haye (Ford Fiesta R2T) a 27'56"5; 25. Solans-Ibáñez (Ford Fiesta R2T) a 31'23"0; 26. Rådström-Johansson (Ford Fiesta R2T) a 31'24"3; 27. Tannert-Heigl (Ford Fiesta R2T) a 31'32"5; 28. Saxberg-Leppälä (Škoda Fabia R5) a 33'01"2; 29. Virtanen-Juntunen (Citroën DS3 R5) a 33'50"4; 30. Van Way-Roberts (Ford Fiesta R2T) a 39'22"0; 31. Loubet-Landais (Ford Fiesta R5) a 39'44"5; 32. Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 40'03"6; 33. Accornero-Arena (Peugeot 208 R2) a 49'26"6; 34. Kaisanlahti-Sparre (Ford Fiesta R2) a 54'16"8; 35. Diaz Abotiz-Sanjuan (Ford Fiesta R2) a 58'19"4; 36. Nordgren-Korhonen (Škoda Fabia R5) a 1'02'00"2; 37. Scandola-Ferrara (Škoda Fabia R5) a 1'04'34"0; 38. Juuson-Talso (Suzuki Swift Sport) a 1'06'24"4; 39. Stugemo-Lexa (Škoda Fabia R5) a 1'10'01"2; 40. Washio-Ishikawa (Toyota Vitz) a 1'18'55"2; 41. Pietarinen-Lummaa (Ford Fiesta R2T) a 1'22'45"9; 42. Hytönen-Herranen (Ford Fiesta R2) a 1'47'34"8; 43. Paddon-Marshall (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'58'31"3.

## TAPPE

**1. giornata:** 1. Lappi in 1.11'36"4; 2. Latvala a 4"4; 3. Suninen a 19"; 4. Breen a 33"; 5. Hanninen a 39"1.

**2. giornata:** 1. Lappi in 2.13'02"7; 2. Suninen a 49"1; 3. Hanninen a 53"4; 4. Evans a 54"7; 5. Breen a 1'16"9.

## LE PROVE SPECIALI

**PS1 Harju (2,31 km):** 1. Tanak in 1'44"1; 2. Neuville a 1"1; 3. Ogier a 1"5; 4. Breen a 1"6; 5. Latvala a 2"2; 6. Paddon a 2"5; 7. Hanninen a 2"7; 8. Meeke a 3".

**PS2 Halinen (7,65):** 1. Suninen in 3'39"7; 2. Meeke a 0"1; 3. Paddon a 0"3; 4. Latvala a 0"4; 5. Ogier a 0"5; 6. Tanak, Breen a 0"9; 8. Hanninen a 1".

**PS3 Urria (12,75):** 1. Latvala in 5'56"4; 2. Lappi a 0"1; 3. Suninen a 0"4; 4. Paddon a 0"6; 5. Tanak a 1"4; 6. Breen a 1"6; 7. Ostberg a 2"5; 8. Evans a 3"5.

**PS4 Jukojärvi (21,31):** 1. Lappi in 10'06"3; 2. Latvala a 1"3; 3. Ostberg a 5"6; 4. Suninen a 6"4; 5. Hanninen a 7"3; 6. Breen a 7"9; 7. Meeke a 8"3; 8. Evans a 9".

**PS5 Halinen 2:** 1. Lappi in 3'36"5; 2. Latvala a 0"1; 3. Ostberg a 0"5; 4. Breen, Suninen a 0"7; 6. Tanak, Meeke a 0"9; 8. Sordo a 2".

**PS6 Urria 2:** 1. Lappi in 5'49"7; 2. Tanak a 1"8; 3. Ostberg a 2"2; 4. Latvala a 3"; 5. Breen, Hanninen a 3"3; 7. Suninen a 3"4; 8. Meeke a 4"4.

**PS7 Jukojärvi 2:** 1. Lappi in 9'57"2; 2. Latvala a 0"6; 3. Ostberg a 3"9; 4. Evans a 5"4; 5. Suninen a 5"6; 6. Meeke, Breen a 5"8; 8. Hanninen a 6"1.

**PS8 Aankoski-Valtra (7,39):** 1. Suninen in 3'27"4; 2. Hanninen a 0"2; 3. Latvala, Lappi a 1"1; 5. Tanak in 1"2; 6. Ostberg a 1"3; 7. Breen a 1"4; 8. Evans a 2"9.

**PS9 Laukaa (11,76):** 1. Lappi in 5'51"0; 2. Latvala a 0"5; 3. Suninen a 2"4; 4. Neuville a 2"5; 5.

Tanak a 4"; 6. Hanninen a 4"9; 7. Breen a 5"5; 8. Ostberg a 6"4.

**PS10 Lankamaa (21,68):** 1. Lappi in 10'21"4; 2. Suninen a 0"7; 3. Latvala a 1"4; 4. Hanninen a 2"8; 5. Tanak a 4"2; 6. Evans a 5"1; 7. Breen a 9"3; 8. Neuville a 12"5.

**PS11 Aankoski-Valtra 2:** 1. Lappi in 3'23"4; 2. Suninen a 0"4; 3. Tanak a 0"7; 4. Breen a 2"5; 5. Ostberg a 2"4; 6. Evans, Hanninen a 2"5; 8. Latvala a 3"2.

**PS12 Laukaa 2:** 1. Lappi in 5'44"9; 2. Latvala a 1"1; 3. Ostberg a 2"9; 4. Tanak a 3"6; 5. Suninen a 3"9; 6. Breen a 4"2; 7. Neuville a 4"6; 8. Evans a 5"6.

**PS13 Harju 2:** 1. Neuville in 1'46"9; 2. Tanak a 0"1; 3. Breen a 0"3; 4. Evans, Latvala a 1"1; 6. Lappi, Suninen a 1"2; 8. Ostberg a 1"5.

**PS14 Philajakoski (14,90):** 1. Latvala in 6'53"9; 2. Hanninen a 2"7; 3. Suninen a 3"2; 4. Lappi a 3"8; 5. Paddon a 5"6; 6. Evans a 5"8; 7. Tanak a 6"4; 8. Ostberg a 7"1.

**PS15 Pajjala (22,68):** 1. Latvala in 10'55"5; 2. Evans a 3"7; 3. Lappi a 5"4; 4. Hanninen a 6"5; 5. Suninen a 6"7; 6. Tanak a 7"5; 7. Ostberg a 9"3; 8. Meeke a 9"7.

**PS16 Ouninpohja (24,38):** 1. Latvala in 10'56"9; 2. Lappi a 2"5; 3. Hanninen a 11"5; 4. Evans a 12"5; 5. Tanak a 14"1; 6. Neuville, Breen a 18"2; 8. Meeke a 27"4.

**PS17 Saalasti (4,21):** 1. Latvala in 1'58"4; 2. Tanak, Lappi a 0"5; 4. Suninen a 1"1; 5. Evans a 1"5; 6. Neuville a 2"; 7. Breen a 2"2; 8. Hanninen a 2"4.

**PS18 Saalasti 2:** 1. Latvala in 1'56"4; 2. Lappi a 0"7; 3. Suninen a 1"; 4. Tanak, Neuville a 1"2; 6. Breen a 1"4; 7. Evans a 1"7; 8. Hanninen a 2".

**PS19 Ouninpohja 2:** 1. Lappi in 10'49"8; 2. Hanninen a 2"8; 3. Neuville a 5"5; 4. Meeke a 6"4; 5. Suninen a 6"7; 6. Tanak, Evans a 7"2; 8. Breen a 9"4.

**PS20 Philajakoski 2:** 1. Suninen in 6'49"0; 2. Evans a 1"3; 3. Ostberg a 1"8; 4. Tanak a 3"9; 5. Lappi a 4"; 6. Breen a 4"9; 7. Hanninen a 5"3; 8. Neuville a 5"5.

**PS21 Pajjala 2:** 1. Evans in 10'42"3; 2. Tanak a 0"6; 3. Suninen a 1"9; 4. Neuville a 4"7; 5. Hanninen a 5"2; 6. Breen a 6"7; 7. Lappi a 7"2; 8. Ostberg a 9"4.

**PS22 Lempaa (6,80):** 1. Latvala in 3'08"4; 2. Hanninen a 1"1; 3. Evans a 1"8; 4. Breen a 4"3; 5. Tanak, Paddon a 4"7; 7. Lappi a 5"1; 8. Suninen a 5"4.

**PS23 Oitilla (10,12):** 1. Latvala in 4'52"1; 2. Suninen a 3"2; 3. Evans a 3"7; 4. Hanninen a 5"9; 5. Paddon a 6"7; 6. Tanak a 7"7; 7. Ostberg a 10"2; 8. Lappi a 10"4.

**PS24 Lempaa 2:** 1. Latvala, Hanninen in 3'08"3; 3. Tanak a 0"5; 4. Paddon a 0"8; 5. Evans a 1"1; 6. Neuville a 3"1; 7. Ostberg a 3"3; 8. Breen a 4"3.

**PS25 Oitilla 2 (Power Stage):** 1. Tanak in 4'48"6; 2. Evans a 1"5; 3. Neuville a 2"; 4. Latvala a 2"3; 5. Hanninen a 2"7; 6. Lappi a 4"2; 7. Ostberg a 4"7; 8. Meeke a 6"4.

## COPPA ITALIA

### Rally Città di Lucca

Resoconto della gara a pag. 54 Lucca, 29-30 luglio 2017

**Assoluta:** 1. Michelini-Perna (Ford Fiesta Wrc) in 51'53"2; 2. Panzani-Baldacci (Ford Fiesta R5) a 2'19"9; 3. Lenci-Farnocchia (Peugeot 306 Maxi) a 2'50"6; 4. "Pedro"-Baldaccini (Hyundai i20 R5) a 3'24"8; 5. Pinelli-

Tricoli (Ford Fiesta R5) a 3'27"7; 6. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3T) a 3'49"5; 7. Pierotti-Milli (Peugeot 208 Vti) a 4'39"1; 8. Paolinelli-Castiglioni (Peugeot 208 Vti) a 5'02"8; 9. Simonetti-Manfredi (Renault Clio R3C) a 5'19"6; 10. Barsotti-Sarti (Renault Clio RS) a 5'57"6.

## GRUPPO A

**Classe 1100:** 1. Bertolozzi-Matteucci in 1.01'36"8; 2. Giovannucci-Carlini a 42"5; 3. Ceccarelli-Garagi a 3'49"1; 4. Belzagamba-Pellegrini a 5'12"0 (tutti su Fiat 600).

**Classe 1400:** 1. Micheli-Grugini (Peugeot 106 XSI) in 1.10'35"5.

**Classe 2000:** 1. Lazzareschi-Lazzarini in 58'49"1; 2. Bandini-Lombardi a 2'12"1; 3. Lombardini-Bastianello a 3'28"5; 4. Ferroni-Ferroni a 4'38"1 (tutti su Renault Clio Williams).

**Classe A8:** 1. Mori-Cesaretti (BMW M3) in 58'54"4.

**Classe K10:** 1. Mazzocchi-Benvenuti (Citroen Saxo VTS) in 1.01'00"9.

**Classe K11:** 1. Lenci-Farnocchia (Peugeot 306 Maxi) in 54'43"8; **Classe S1600:** 1. Della Maggiora-Favali (Renault Clio S1600) in 1.20'03"6.

**Classe S2000:** 1. Marcucci-Gonnella (Peugeot 207 S2000) in 1.08'28"6.

**Classe WRC:** 1. Michelini-Perna (Ford Fiesta WRC) in 51'53"2.

## GRUPPO N

**Classe 1100:** 1. Ferrarini-Ferrarini in 1.12'28"9; 2. Nesi-Vestrucci a 1'16"4; 3. Pierulivo-Pierulivo a 2'21"5; 4. Fichi-Pettinari a 3'21"9 (tutti su Fiat 600).

**Classe 1400:** 1. Catalini-Rossi in 1.02'09"8; 2. Lucchesi-Della Maggiora (Rover Mg 105 Zr) a 5"3; 3. Friz-Bertini (Rover Mg 105 Zr) a 2'37"8; 4. Giannini-Giacomelli a 3'29"8; 5. Favero-Perrone a 4'45"7; 6. Zingaro-Marchi a 6'12"5; 7. Depaolis-Carmignani a 17'40"7; 8. Becchelli-Lodovichi a 25'36"6 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 1600:** 1. Spagnoli-Guzzi in 1.01'07"4; 2. Martinelli-Maionuzzi (Citroen Saxo VTS) a 31"3; 3. Dodaro-Ponti (Citroen Saxo) a 1'16"1; 4. Rizzo-Guerzoni a 1'37"8; 5. Borgato-Di Giulio a 2'23"8; 6. Amoriello-Gentilini (Citroen Saxo) a 3'19"1; 7. Bazzano-Foscarini a 8'39"5 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Barsotti-Sarti in 57'57"2; 2. Feti-Fabrizzi a 25"7; 3. Lombardi-Meconni a 2'19"7; 4. Laudati-Aiezza a 5'05"5; 5. Rigali-Valenti a 7'41"2 (tutti su Renault Clio).

**Classe oltre 2000:** 1. Fredducci-Badinelli in 58'34"9; 2. Casipoli-Ferrari a 5'01"9 (entrambi su Mitsubishi Lancer Evo IX).

## GRUPPO R

**Classe R2B:** 1. Pierotti-Milli in 56'32"3; 2. Paolinelli-Castiglioni a 5'06"6; 3. Santucci-Capilli a 2'12"6; 4. Vigliucci-Riterini a 2'30"1; 5. Della Maggiora-Favali a 3'27"0; 6. Salotti-Salotti (Renault Twingo R2) a 12'18"8 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe R3C:** 1. Simonetti-Manfredi in 57'12"8; 2. Tognozzi-Ravano a 2'25"6 (gli altri su Renault Clio R3).

**Classe R3T:** 1. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3T) in 55'42"7.

**Classe R5:** 1. Panzani-Baldacci (Ford Fiesta R5) in 54'13"1; 2. "Pedro"-Baldaccini a 1'04"9; 3. Pinelli-Tricoli (Ford Fiesta R5) a 1'07"8; 4. Guarducci-Bazzani a 4'32"6 (gli altri su Hyundai i20 R5).

## RALLY DAY

### 9° Rally di Majano

Majano (UD), 29-30 Luglio 2017

**Assoluta:** 1. Zannier-Marcuzzi

## RALLYDAY

## MAJANO

# E Zannier batte Bravi

Bello e spettacolare il Majano in versione Rally day con tris di Monte Prat e Muris, ottima ripartenza (80 iscritti) dedicata al compianto Tomas Pascoli dopo il blackout 2016. A lottare per l'assoluta è stato un poker di equipaggi. La coppia pordenonese formata da Marco Zannier e Marika Marcuzzi (Clio Williams) ha firmato 4 scratch su 6 vincendo in 26'58"4 davanti agli udinesi Filippo Bravi ed Enrico Bertoldi (Clio R3C) staccati di 5"1. Sul terzo gradino del podio sono saliti Alberto Feragotto e Giulio Calligaro (Peugeot 206 S1600) anticipando Dimitri Tomasso e Matteo Turatti (Clio S1600).



Marco Zannier e Marika Marcuzzi hanno vinto il Rallyday di Majano

(Renault Clio Williams) in 26'58"4; 2. Bravi-Bertoldi (Renault Clio R3) a 5"1; 3. Feragotto-Calligaro (Peugeot 206 S1600) a 12"7; 4. Tomasso-Turatti a 20"6; 5. Ianesi-Pontoni a 54"5; 6. Beltrame-Lizzi a 56"1; 7. Sartori-Pedretti (Renault Clio) a 1'15"5; 8. Martinis-Prizzon (Renault Clio) a 1'32"3; 9. Marchiol-Canusso (Renault Clio) a 1'41"2; 10. Grassi-Barichello (Citroen Saxo Vts) a 1'42"9 (gli altri su Renault Clio S1600).

## GRUPPO N

**Classe 1400:** 1. Zamolo-Pascolo (Peugeot 106) in 34'57"2.

**Classe 1600:** 1. Grassi-Barichello (Citroen Saxo Vts) in 28'41"3; 2. Allegrini-Chiuch a 36"3; 3. Pizzol-Marcon a 42"4; 4. Anderloni-Piceno a 43"9; 5. Zanier-Menegon a 2'08"6; 6. Bravi-Marchetti a 2'23"0; 7. Martinis-Reffo (Citroen Saxo Vts) a 2'58"6; 8. Zelgher-Zanone a 4'40"4; 9. Melchior-Silotto a 5'06"6; 10. Frigerio-Bellotti (Citroen Saxo Vts) a 6'30"8 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Marchiol-Canusso in 28'39"2; 2. Graputti-Benincà a 1'32"0; 3. Boschetti-Martini a 1'35"7; 4. Tommasini-De Michiel a 2'16"0; 5. Cervo-Mambretti a 2'33"9; 6. Zenoni-Ferrari a 3'14"7; 7. Pezzetta-Pezzetta a 4'01"1; 8. Taboga-Tullio (Seat Ibiza Gti Cupra) a 5'27"1 (tutti gli altri su Renault Clio Rs).

## GRUPPO A

**Classe 1150:** 1. Birarda-Birarda (Fiat Seicento Kit) in 31'11"6.

**Classe 1400:** 1. Case-Garbin in 30'34"0; 2. Barnaba-Andriollo (Fiat Panda Kit) a 58"2; 3. Stropolo-Borghese a 1'21"0; 4. Russo-Foscarini a 2'28"1; 5. Betta-Mattivi (Fiat Panda Kit) a 2'30"6; 6. Citron-Marcon a 3'17"7; 7. De Corti-Vesentini a 3'46"1 (gli altri su Peugeot 106).

**Classe 1600:** 1. Drigo-Calabretta

in 29'05"8; 2. Longhin-Cattarossi a 1"5; 3. Frigato-Barison a 1'22"8; 4. Bressan-Marchetti (Honda Civic E46) a 1'34"7; 5. Concina-De Felice a 2'28"9; 6. Lesa-Andrian a 2'48"5 (tutti gli altri su Peugeot 106).

**Classe 2000:** 1. Zannier-Marcuzzi in 26'58"4; 2. Sartori-Pedretti A 1'15"5; 3. Ravanelli-Dal Dosso a 2'18"8; 4. Marchetti-Fachin a 2'35"2; 5. Cioni-Bellan a 2'36"0; 6. De Sabbata-Della Pietra a 2'36"5; 7. Pezzarini-Ciani a 3'06"4; 8. Peres-Marzocco a 3'30"9 (tutti su Renault Clio Williams).

**Classe K10:** 1. Molaro-Zanet (Citroen Saxo) in 29'04"9.

**Classe Super 1600:** 1. Feragotto-Calligaro (Peugeot 206) in 27'11"1; 2. Tomasso-Turatti a 7"9; 3. Ianesi-Pontoni a 41"8; 4. Beltrame-Lizzi a 43"4; 5. Floriani-Budoia (Citroen C2 Gt) a 2'01"2; 6. Acco-Serena a 3'44"7 (gli altri su Renault Clio).

## GRUPPO R

**Classe R2B:** 1. Sivilotti-Muin in 28'47"4; 2. Bertolotti-Liva a 32"3; 3. Toffano-Menegazzo a 1'22"0; 4. Chiappo-Osvaldini a 1'49"9; 5. Gozzoli-Brovelli a 10'06"8 (tutti su Peugeot 208).

**Classe R3C:** 1. Bravi-Bertoldi in 27'03"5; 2. Brik-Coletti a 1'54"1; 3. Pirelli-Lovisa a 2'06"9; 4. Moscardini-Coan a 3'10"3; 5. Irlacher-Wahl (Honda Type) a 3'15"1 (tutti gli altri su Renault Clio).

**Classe R3T:** 1. Martinis-Prizzon (Renault Clio) in 28'30"7.

## GRUPPO R1 NAZIONALE

**Classe R1CN:** 1. Turri-Vidoni (Renault New Clio) in 32'25"7.

## GRUPPO RS

**Classe RS16:** 1. Giuriato-Fiorin (Vw Lupo Gti) in 33'32"1.

**Classe RS20:** 1. Mattiazzo-Lamontano (Renault Clio Rs) in 32'34"0; 2. Turk-Festa (Alfa Romeo 147) a 49"8.



*Mobile Open  
e cambi gratis  
quando vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

SCEGLI L'OFFERTA  
CHE FA PER TE

**OPEN**  
**6 GB**

600 MIN  
300 SMS

**OPEN**  
**7 GB**

200 MIN

**9** €

OGNI 4 SETT.  
PER SEMPRE

tiscali.it

☎ 130 TISCALI STORE

**T** TISCALI

L'idea di correre nel 2018 con le F.1 dotate di Halo non suscita alcun entusiasmo



SUTTON-IMAGES.COM

## MENTRE LA FORMULA UNO 2017 HA APPEAL E MORDENTE

# Fa discutere la scelta Halo

Prendo atto con molto piacere che finalmente siamo di fronte a una stagione di Formula Uno ben poco noiosa e monotona. E dico questo indipendentemente da quello che sarà il prosieguo della trama che va a proiettarsi verso Spa e Monza. La verità è che finalmente, per la prima volta da quando è stata concepita la formula turboibrida il monopolio asfissiante della Mercedes ha trovato una Ferrari in grado di fungere da credibile opposizione. Poi alla fine come sempre vin-

cerà il migliore, ma quel che conta è che in pista son tornati sentimenti quali l'agonismo tra Case e l'incertezza nell'esito di certi Gran Premi.

Bello e interessante anche il ruolo aperturista di Liberty Media, mentre, per quanto riguarda certi aspetti tecnici, qualche perplessità resta.

Per esempio, la recente spinta della Federazione volta a spazzare il campo da ulteriori riflessioni e a promuovere immediatamente l'Halo e soluzione prescelta per il 2018,

proprio non l'ho capita. O perlomeno non mi è sembrata ideale, alla luce di un'ulteriore riflessione che avrebbe portato a scelte meno discutibili, sia dal punto di vista estetico che sul versante funzionale e della sicurezza in genere. Infine, se c'è un duplice auspicio che mi è dato esprimere per il futuro, dico che mi piacerebbe vedere a medio termine un motorista in più impegnato nel mondiale e altri due team. Tutto ciò perché ritengo a oggi un po' limitato il campo dei partecipanti e un minimo di allargamento potrebbe solo giovare allo spettacolo e alle storie che alla F.1 può proporre e raccontare.

**Luigi Bondi, Firenze**

*Piena concordanza per le considerazioni poste nella prima parte di questo messaggio. Così come appare calibrato il riferimento al ruolo positivo svolto fin dall'ingresso da Liberty media, nuovo ente timoniere della F.1, dal punto di vista della gestione commerciale dei diritti.*

*Quanto alla questione dell'Halo, le perplessità restano tutte, come spiegato nella colonna della rubrica "Bastian Contrario" della scorsa settimana. Se davvero lo "Shield" provato dalla Ferrari nell'installation lap di Silverstone - mica tanto approfondito come test, no? - mostrava problemi di visibilità ottimale, c'era comunque la possibilità di cercare correttivi e migliorie, prima di gettarci su quell'Halo le cui complicanze collaterali appaiono più forti dei rimedi che potrebbe apportare. Staremo a vedere, nella speranza che sull'argomento non sia stata detta davvero l'ultima parola, visto che la questione è ancora condizionata a ratifica finale. Quanto all'allargamento futuro del campo dei partecipanti, qualche segnale c'è, ma di conferme ufficiali o semi-ufficiali, nessuna. Possiamo prendere atto con ottimismo che alla recente discussione del format dei propulsori post 2020 erano presenti vari rappresentanti di motoristi interessati al futuro della F.1, tra i quali la Cosworth è apparsa la più decisa a un ritorno, come ha detto il suo Ceo Hal Reisiger: «La condizione per un nostro nuovo ingresso in F.1 è che venga eliminato il sistema di recupero dell'energia del turbo, costosissimo e problematico da realizzare».*

## ALLA RICERCA DEL DATABASE RELATIVO AI GP NON IRIDATI

# Quella F.1 minore

Un grazie di cuore per il bellissimo numero speciale dedicato a Villeneuve: a 35 anni dalla scomparsa di Gilles la febbre non accenna a diminuire! Avrei una richiesta da farvi: nelle pagine dove sono elencati tutti i Gp disputati da Villeneuve ne compaiono due non validi per il mondiale di F.1. Questi Gran Premi, cessati dal 1984 e molto diffusi negli Anni '50, mi hanno sempre incuriosito. Oltre ai due disputati (di cui uno vinto) da Gil, la Race of Champions che si disputava il giorno di Pasqua o di Pasquetta a Brands Hatch (secondo me il più bel circuito del mondo) e il Gp di Imola, anteprema del Gp d'Italia 1980. In rete non ho trovato l'elenco completo di queste gare, dove potrei trovarlo?

**Mauro Beghini**

*Anzitutto grazie per il riferimento allo speciale su Gilles Villeneuve, nei quaranta anni dal suo debutto in Formula Uno, al quale teniamo in modo tutto particolare.*

*Per quanto riguarda l'elenco completo delle "non championship F.1 races", dalla nascita del mondiale fino all'ultima disputata, precisamente a Brands Hatch nel 1983 con la vittoria di Keke Rosberg su Williams, ecco l'indirizzo di un riferimento molto puntuale e completo, all'interno del web: [www.silhouet.com/motorsport/archive/f1](http://www.silhouet.com/motorsport/archive/f1)*

# AUTO SPRI NT

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

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

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

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

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

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

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

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

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**  
**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images, Bettioli,**  
**Getty Images, Fuggiano**

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

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sporbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**  
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **GIORNALI** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

# IL MITICO PAOLO VILLAGGIO

TUTTI I VOLTI DI UN ARTISTA INDIMENTICABILE  
IN UNA COLLANA PAZZESCA!



Una imperdibile selezione  
di film che hanno fatto storia,  
**in una raccolta di 39 DVD**  
tutta da collezionare.

Rivivi la comicità  
travolgente di **Paolo Villaggio**,  
inventore di una saga  
diventa nuovo simbolo della  
commedia italiana.

\*OPERA COMPOSTA DA 39 USCITE. OGNI USCITA IL MITICO PAOLO VILLAGGIO + DVD €9,99. PREZZO DELLA RIVISTA O DEI QUOTIDIANI ESCLUSI. L'EDITORE SI RISERVA LA FACOLTÀ DI VARARE IL NUMERO DELLE USCITE COMPLESSIVE, NONCHÉ DI MODIFICARE L'ORDINE E/O LA SEQUENZA DELLE SINGOLE USCITE, COMUNICANDO CON ADEGUATO AVVISO I CAMBIAMENTI CHE SARANNO APPORTATI AL PIANO DELL'OPERA.  
© FOTO MONDADORI/PORTFOLIO



OGNI VENERDÌ  
IN EDICOLA  
UN NUOVO FILM!

Ogni DVD  
€9,99\*

In edicola  
e in esclusiva con



**TUTTOSPORT**

STADIO  
**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE