

TRICOLORE RALLY PAOLO ANDREUCCI SI CUCE IL 10° SCUDETTO IN CARRIERA

AUT € 6,00 - BE € 6,00
MC, CÔTE D'AZUR € 5,80 - FPE CÔTE D'AZUR € 5,80
CHF 7,70 - CHF 8,00 - CHF 8,00 - CHF 8,00

AUTO SPRINT

n. 42

Anno LVI Settimanale 17-23 ottobre 2017

3 Euro (Italy only)

La storia dei Gp di F1 da collezionare



Superguida al RALLYLEGEND
Un grande tributo a Colin McRae



Post Office SpA s.p.a. - DL 50/2013 (om. l. 4/2014 art. 1, c. 1) D2B Bologna

VERSO IL GP USA

REPARTO RINCORSE

In Texas, per Hamilton c'è il primo match ball della stagione. Con 59 punti di svantaggio la rimonta di Vettel sembra impossibile. E Toto Wolff in esclusiva avverte: «Mai visto un Lewis così forte ma attenzione perché nel motorsport nulla è prevedibile»



CON IL PATROCINIO
 SEGRETERIA DI STATO ISTRUZIONE E SPORT
 SEGRETERIA DI STATO TERRITORIO E TURISMO



2017

15^o

2017

RALLY LEGEND

Repubblica di San Marino

19 - 22 Ottobre 2017



Colin McRae Tribute

www.rallylegend.com



Colin's Parade
 Champions for a Champion





Texas e adesso sia quel che sia!

C'è un numero che gira in testa: 59. Come il costo della candela che ha mandato in tilt la Ferrari di Vettel in Giappone, ma soprattutto come i punti di distacco che ora dividono Sebastian dal leader del Mondiale Lewis Hamilton quando mancano 4 Gp dalla fine. Cifre da una parte insignificanti ma decisive e dall'altra numeri terribili da recuperare. Roba da Reparto RinCorse e non è neanche detto che sia sufficiente. Con solo un poker di gare prima dei titoli di coda l'impresa sarebbe così titanica da risultare adesso poco credibile, pura follia pensarci anche se l'aritmetica non ha ancora dato la sua condanna.

«Non si possono perdere dei mondiali per particolari da 59 euro che si rompono», ha tuonato nel post-Suzuka il presidente della Ferrari, Sergio Marchionne che ha spedito a Maranello Maria Mendoza, spagnola di Saragozza, anni 42, in FCA dal 2012 guidava una squadra di 25 persone con l'incarico di controllare la qualità dei fornitori dei motoristi del gruppo. Quello che serve adesso alla Ferrari per coprire le falle di un sistema che ha compromesso la stagione. E mentre la dottoressa Mendoza è già a lavoro, in esclusiva ad Autosprint Toto Wolff ha spiegato come mai alla Mercedes non si verificano rotture come quelle degli ultime due Gp alla Ferrari: «Da 5 anni siamo molto impegnati in processi di controllo della qualità e affidabilità. Usiamo

solo componenti che hanno superato le nostre verifiche, che sono per decisione capillari ed invasive». Il boss delle Frece d'Argento ha raccontato anche di non aver mai visto un Hamilton a così alto livello e che adesso si apre una fase cruciale. Non parla di titolo, ci va cauto chiarendo che nel Motorsport niente è prevedibile. Di sicuro inconsueta è la **cover di Autosprint** di questa settimana e oltre che sorprendente è particolare. Per introdurci al Gp Usa in Texas, nessuno poteva fare di meglio del grande Claudio Villa, copertinista e prima china del leggendario Tex Willer, oltre che da sempre purissimo appassionato di automobilismo da corsa. Il quale infatti ha simbolicamente riprodotto una sfida tra Vettel e Hamilton per una volta a cavallo di purosangue veri e propri, in un momento intensissimo e concitato che potrebbe segnare una svolta in questa annata comunque esaltante. Il risultato è la gemma grafica che potete ammirare. Realizzata a tappe forzate e perfino colorata dal nostro e vostro amico Artista. Grazie, Claudio. E speriamo che il frutto della tua bravura calda e sentita sia di buon auspicio per assistere a una corsa, comunque vada, entusiasmante.

Già, entusiasmante. Come il decimo scudetto dei rally italiani conquistato da Paolo Andreucci da Castelnuovo Garfagnana. A 52 anni questo eterno ragazzino, insofferente all'aria condizionata, continua a soffiare forte

sul fuoco di una passione che in lui brucia ancora forte. La vittoria di dieci campionati negli sport di squadra assegna la stella: ora anche lui può appuntarsela alla tuta. Al culmine di trenta anni di onorata carriera, Paolo continua a correre dietro al suo sogno con una fame bulimica di successi. Complimenti "Ucci", classe di ferro 1965, macinatore estremo di chilometri e rivali. ●

domenicaserre



FORMULA UNO

- 10 VERSO GP USA REPARTO RINCORSE
- 16 VERSO GP USA WOLFF IN ESCLUSIVA
- 18 VERSO GP USA LEWIS-USA STORIA INTENSA
- 20 VERSO GP USA STEINER ALZA L'ASTICELLA
- 22 VERSO GP USA CARLOS CRESCERÀ ANCORA
- 24 VERSO GP USA KYVAT ORA O MAI PIÙ
- 26 VERSO GP USA FINALMENTE HARTLEY
- 28 VERSO GP USA IL PUNTO TECNICO
- 30 VERSO GP USA PARLA MALDONADO

VELOCITÀ

- 60 WEC AL FUJI
- 64 FIA F3 HOCKENHEIM
- 66 DTM HOCKENHEIM
- 68 WTCC CINA
- 69 EURONASCAR ZOLDER
- 70 IL PERSONAGGIO GIORGIO SANNA
- 74 GIOVANI IN CARRERA
- 76 ESCLUSIVO VISITA A SEAT MOTOSPORT

RALLY

- 40 MONDIALE OGIER TI DECIDI?
- 42 SUPERGUIDA A RALLYLEGEND
- 52 TRICOLORE ANDREUCCI 10° SCUDETTO

RUBRICHE

- 4 IL FLOBERT PINO ALLIEVI GIORGIO TERRUZZI
- 8 LE TELEVISIONI CARLO VANZINI
- 34 BASTIAN CONTRARIO MARIO DONNINI
- 36 CUORE DA CORSA MARIO DONNINI
- 80 LE CLASSIFICHE
- 81 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT



PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



Addio

Jolyon Palmer forse non è Senna né Hamilton, ma dalla sua ha una grande educazione e un senso realistico delle cose. Per mesi si parlava della sua sostituzione prima della fine del campionato. E ha sempre smentito. Poi, alla vigilia del Gp del Giappone, è stato proprio Palmer a prendere in mano la situazione annunciando che quella sarebbe stata la sua ultima gara con la Renault. Poiché c'erano in ballo dei soldi, evidentemente Jolyon ha avuto quanto desiderava. Per cui, senza fare scenate o innescare polemiche, alla fine ha stretto la mano a tutti, ringraziando, e si è fatto da parte.

Grande classe.

Destinazione

Ha destato sensazione vedere Nico Rosberg in Giappone senza più la tuta Mercedes ma con una elegante giacca scura, molto monegasca, alle prese con un microfono televisivo targato Sky. Che sia questa la sua futura destinazione? E tornare invece a guidare in F1? «Non è nei miei piani anche se mi piacerebbe provare una di queste macchine». Insomma, visto che non ha ancora la pancetta ed è in ottima forma fisica, può darsi che un domani ci ripensi. Oppure no. Intanto, tra un cambio di pannolini e l'altro alla seconda bambina, entrata in famiglia da poco, dà una mano a Robert Kubica che vuole rientrare nel circo. Nico sembra equilibrato, contento, razionale: sta a vedere che – una volta tanto – non farà parte di quelli che ci ripensano.

Scandaloso

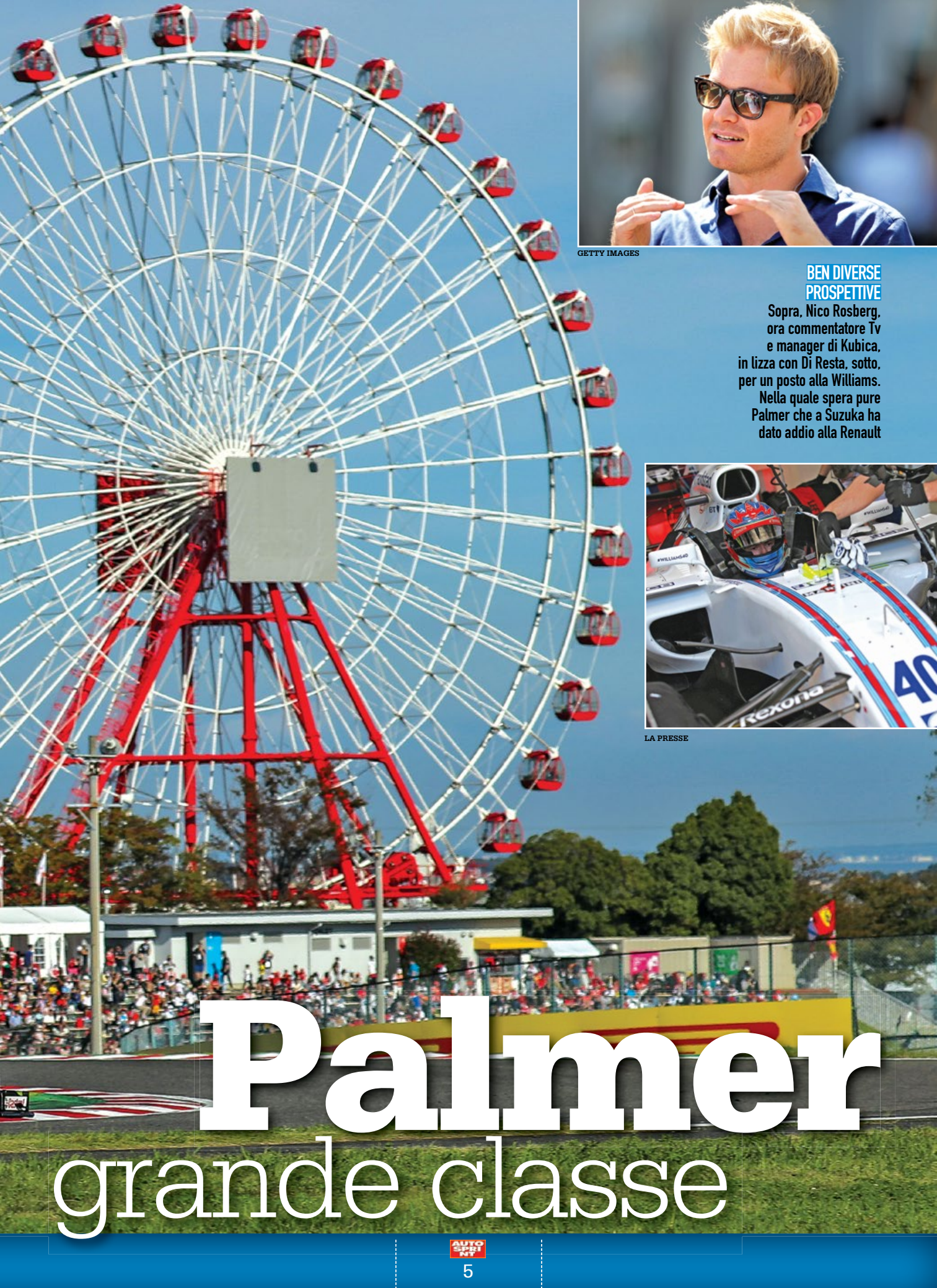
Un caro amico, vecchio appassionato di corse, quando ha saputo che la Williams avrebbe fatto fare un test sia a Di Resta, sia a Kubica, per vedere l'effetto che fanno (a Mr.Stroll, per esempio), ha commentato: «È come mettere a confronto la Mazzamauro con la Bellucci, con tutto il rispetto». Aggiungendo: «E se paragoniamo la Mazzamauro a Di Resta, fossi un team manager, prenderei la Mazzamauro. Almeno è simpatica».



SUTTON-IMAGES.COM

TRA ADDII,
COMMIATI
E MERCATO
PILOTI IL CIRCUS
DELLA F1
È IN PIENO
FERMENTO
ANCHE SE
UN PIZZICO
DI STILE
VA SEMPRE
DI MODA
E FA LA SUA
BELLA FIGURA





GETTY IMAGES

**BEN DIVERSE
PROSPETTIVE**

Sopra, Nico Rosberg, ora commentatore Tv e manager di Kubica, in lizza con Di Resta, sotto, per un posto alla Williams. Nella quale spera pure Palmer che a Suzuka ha dato addio alla Renault



LA PRESSE

Palmer

grande classe



Var

Nessuno, ma proprio nessuno, considera la Virtual Safety Car come una cosa seria. A cominciare dai piloti, già abilissimi nello sfruttare l'estrema elasticità della faccenda, per non parlare degli appassionati, certi che sia un provvedimento approssimativo, incomprensibile e senza futuro. Del resto la Virtual è nata per ridurre l'utilizzo della Safety Car vera e propria che non piace per niente a piloti e appassionati. Siamo sempre alle solite: ogni ingerenza per tutelare le regole, scontenta e non chiarisce del tutto. Come accade per la Var nel calcio. Abbassare la velocità di un evento è sempre un casino. Persino quando l'evento comporta rischi seri.

Protezioni

La Honda non è ancora "dentro" la Toro Rosso ma nel frattempo ci mette le mani. Con Pierre Gasly il quale, avendo dignitosamente sostituito Kvyat nel team faentino, avrebbe voluto guidare anche nel Gp degli Usa. E invece no. Per colpa...della Honda! Che lo vuole a tutti i costi alla guida della SuperFormula nell'ultima gara di Suzuka, lo stesso giorno della gara di Austin. L'obiettivo Honda è quello di far sì che Gasly, staccato in classifica di mezzo punto, possa battere il leader giapponese del campionato, che guida una Toyota. Interessi di marca, quindi. Gasly farà, inevitabilmente, un sacrificio, a patto poi di avere un posto garantito sulla Toro Rosso-Honda nel 2018. Per arrivare bisogna rischiare, no?

Liberty

I tentativi di rendere più brillante un Gran Premio continuano. Anche invitando una star dell'atletica come Mo Farah (amico intimo di Hamilton) sul trespolo del direttore di corsa. La verità è che la partita più difficile e vera la sta gio-

LA PRESSE





foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



SAINZ E GROSJEAN COSTANO MICA POCO

Al top nell'ufficiosa classifica di coloro che hanno fatto danni alle loro monoposto pare che svetti Grosjean, nella foto in alto. Sopra, il debuttante Gasly. A lato, Brawn a colloquio con Arrivabene e Binotto. Sotto, Elkann e, a destra, Budkowski, ex della Fia e neoassunto della Renault

cando Ross Brawn con qualche idea data come brillante sul fronte del prossimo regolamento tecnico. In molti cercano di avere qualche dritta in materia ma a difesa del baluardo c'è una vecchia volpe della barricata come Luca Colajanni, ex responsabile stampa della Scuderia Ferrari, con passaggio in Formula E e in Fia. "Cola" è un tipo arcigno di suo. Poi, dopo essere passato attraverso la clamorosa Spy Story Ferrari-McLaren, è addirittura peggiorato. Per chi non gli paga lo stipendio, ovviamente.

Sconto

Siamo al valzer delle candele. Non solo quella rotta da Vettel ma anche quella sostituita prima delle prove di Suzuka da Hamilton. Un elemento fondamentale della macchina che pareva essere scomparso, dopo gli anni d'oro in cui qualunque esplosione di motore, specialmente a Maranello, veniva giustificata con la rottura della centralina oppure di una candela. Adesso, però, le candele sono una cosa molto più complicata e costosa. Nei giorni seguenti il Gp del Giappone si è scritto sui giornali di un particolare da un paio di euro, poi si è passati a 20, e infine Marchionne ha parlato di 59 euro a candela, perché chiaramente il prezzo delle NGK è di 60 euro ma lui è riuscito a ottenere lo sconto.

Ombre

La Dallara, al primo tentativo, ha vinto il campionato Imsa con il marchio Cadillac. E la cosa è stata quasi del tutto ignorata, quando invece si tratta di un successo prestigioso, che dimostra come qualsiasi cosa tocchi il mago di Varano de' Melegari, si trasforma in oro. In attesa, tra poche settimane, di vedere la sua granturismo, la prima Dallara di sempre con la targa per circolare sulle strade, ma rivolta anche a chi, tornando dal mare ligure, si vuol fermare a Varano a fare un paio di giri in circuito.

Fenomeni

La Formula Uno ha il magico potere di far diventare personaggi delle cronache anche dei distinti signori che altrimenti non cercherebbero la ribalta. Abbiamo parlato, in questi mesi, di Lorenzo Sassi, il quale in pieno mondiale ha lasciato la responsabilità della progettazione dei motori F.1 di Maranello e la Ferrari stessa, in un clima fumoso e misterioso. Adesso c'è il caso di Marcin Budkowski, nome da mezz'ala del Palermo (da non confondersi con il Bukowski scrittore divino), il quale, lascia la Fia per passare alla Renault, dove trasferirà ovviamente tutti i segreti delle altre squadra appresi nell'espletamento della precedente funzione. Tre mesi di sosta obbligatoria non saranno sufficienti per fargli dimenticare. E allora la Renault dice che lo impiegherà da aprile 2018. Mah. Comica la giustificazione addotta per l'assunzione dalla Casa francese: «Non porterà le sue conoscenze da noi per un semplice motivo: alla Fia occupava una posizione tecnica, da noi una posizione manageriale». Come dire che le comiche non si sentono solo da "Fratelli di Crozza", su Discovery.



Danni

C'è chi sta tenendo il conto dei danni prodotti da ciascun pilota nell'arco della stagione. Il personaggio non vuole rivelare protagonisti della classifica e relative cifre addebitabili. Pare comunque che la bagarre per il comando riguardi Grosjean e Sainz. Lo spagnolo ha già perso altra strada - momentaneamente - mentre il francese rischia di prendere una strada assai diversa. I contratti, in Formula Uno, sono il trionfo della clausola rescissoria.

GETTY IMAGES



Fedeltà

Le parole dei vertici FCA oramai arrivano sempre dall'America. A New York ha parlato il presidente Sergio Marchionne, per commentare la disfatta di Suzuka. E ancora da New York, prima della gara, aveva parlato il numero 1 di FCA, John Elkann, per ribadire una cosa importante: «Non abbiamo intenzione di vendere quote Ferrari». Meno male! ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

Gli mancano 41 punti in quattro gare per essere di nuovo re. 4 titoli come Alain Prost e Sebastian Vettel, uno in meno di Fangio V, tre in meno dell'imperatore Schumacher VII. Come Lauda, e a un passo da Schumacher, per longevità con i 9 anni tra il primo titolo e l'ultimo, per ora. Per Lewis una formalità, un primo e un secondo ed è fatta, un quarto e due terzi posti ed è fatta, tre volte quinto e un quarto ed è fatta. Insomma le combinazioni non lasciano scampo a Seb IV, ma si sa prima di farsi prendere i RE lottano fino alla fine, fino a quando la speranza, chiamata aritmetica, non li condanna a vedere qualcun altro ergersi a loro pari valore. Lo sa benissimo Hamilton, quando nel 2007, ormai re, gli bastava arrivare una volta quarto in

due gare e invece fu deposto da finnico Kimi, aiutato dal Re delle Asturie Alonso II. Una vita da star, anzi da vera rockstar, condivisa in continuazione suoi social. Il cane Roscoe come "unico amico", cit. Lewis, il jet privato, i viaggi da Jet lag continuo, la mondanità, le passerelle, le feste e banalmente la play station aspettando una qualifica da pole e da record assolu-

to, 70, a Monza. La vera icona del pilota di F.1. Veloce, ricco, più volte uomo copertina, circondato sempre da mille donne, accreditato di flirt famosi e anche di qualche caso di esuberanza hollywoodiana, vedi l'incidente con la Pagani Zonda 760 LH a Monaco. La sua moto, la MV Agusta Dragster LH 44, la personalizzazione continua di una vita da nababbo, protagonista dei videogiochi e di un credo alla Vasco Rossi, "vado al massimo...", jet ski, snowboard, sci, quad, cross.

Ambasciatore dell'Unicef, schierato in prima persona in mille opere di bene, schierato anche e sempre nella difesa dei diritti



La solitudine dei **nu**

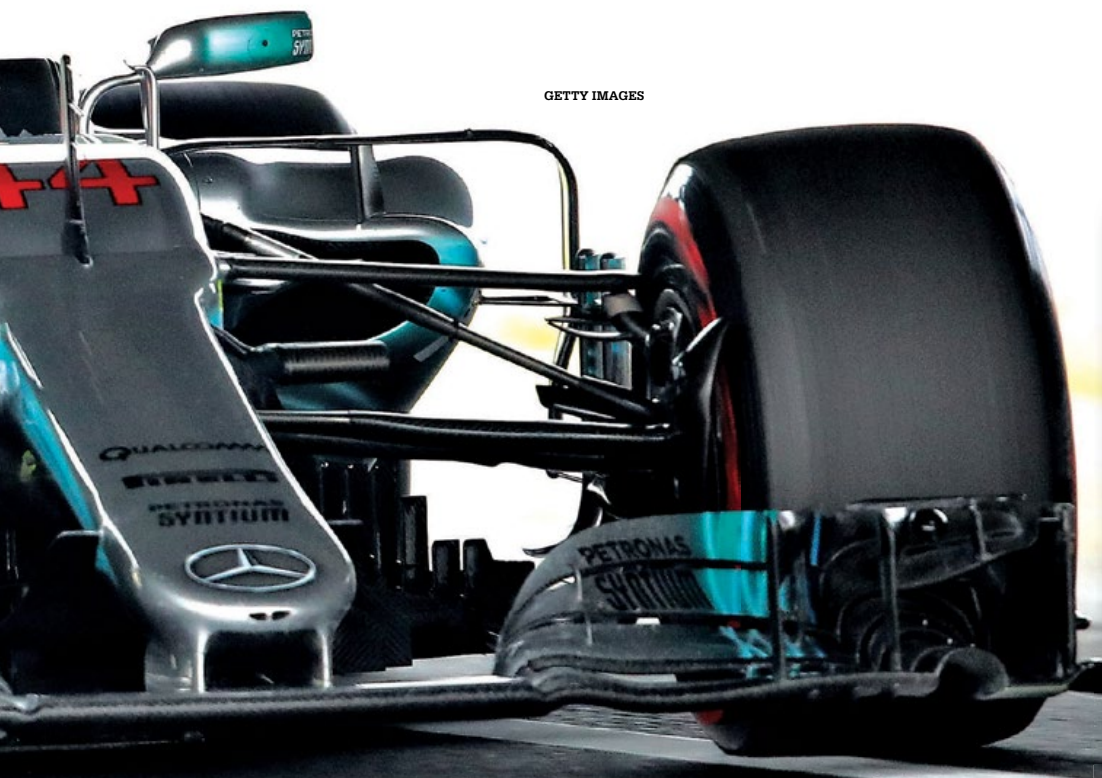
RITRATTO NON AUTORIZZATO DI LEWIS HAMILTON, A UN PASSO DALLA CONQUISTA DEL QUARTO TITOLO IRIDATO. GLI MANCA POCO (SOLO L'ARITMETICA) PER FESTEGGIARE MA SEMBRA SOLO

umani, il Muhammad Ali della F1 e non ci stupirebbe se un giorno decidesse di cambiare nome. L'attesa per Austin è quasi più per vedere se si inginocchierà durante l'inno per solidarietà con le minoranze etniche contro la violenza della polizia.

Lewis Carl (letto al contrario è mito dell'atletica, il figlio del vento) Davidson (il nonno di Grenada, noto negli Anni '50, come il più veloce abitante dell'isola su due ruote e soprannominato poi, quale autista di bus, the slowcoach, l'autista lento, diciamo responsabile) Hamilton, nato a Stevenage, paese di 80mila anime, ma noto per aver dato i natali a calciatori come Ashley Young, ex compagno di scuola di Lewis, Jack Wilshere, ma anche alla pornostar Kelly Stafford, ha fatto tanta strada per essere dove è, grazie ai mille sacrifici della famiglia e del papà Anthony in particolare. LA FAMIGLIA sopra ogni cosa. Insomma la storia del "brutto anatroccolo" diventato cigno, il cigno nero! ci sono tutti gli elementi per essere felice, felicissimo... Lo è... Eppure...

Eppure sembra sempre solo, sembra sempre malinconico nello sguardo e nel sorriso. Sempre con quella visiera, che sia del casco o dell'immane cappellino, abbassata a nascondere gli occhi, a nascondere i pensieri che vanno oltre essere il numero 1. Ha tutto, ma gli manca la cosa che trasforma l'eroe in umano, il suo più grande credo, LA FAMIGLIA. A 32 anni ha tempo per costruirla e completarsi, per adesso continua ad essere il James Hunt del nuovo millennio con il rivale Vettel nei panni del maniacale Lauda.

Una sfida che forse diventerà un film, RUSH 2, forse lo è già nella loro completa diversità. Questo è Lewis, questa non è una celebrazione del suo titolo, ormai prossimo, ma un ritratto di chi sta riscrivendo la storia di questo sport, primo nero in F1, unico a vincere almeno una gara in ogni stagione corsa, unico nel suo essere unico e nella sua malinconica solitudine, circondato sempre da mille persone, ma anche lui prigioniero della solitudine dei numeri uno! ●



GETTY IMAGES

meri 1

8 VITTORIE SU 16 GP DISPUTATI

16 Gp finora disputati e otto vittorie per Lewis Hamilton che adesso ha un vantaggio di 59 punti su Sebastian Vettel al vertice nella prima parte di un Mondiale 2017 pieno di sorprese



22 OTTOBRE

ALLE ORE 21.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Of The Americas, Austin
5513 m / 56 giri / ore 21.00

I PRIMATI

In prova: L. Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'34"999, media 208,915 km/h

In gara: S. Vettel (Red Bull Rb8/ Renault, 2012) 1'39"347, media 199,772 km/h

Distanza: L. Hamilton (McLaren Mp4-27/Mercedes, 2012) 1H35'55"269, media 192,911 km/h

IL GP SU SKY SPORT F1 E SULLA RAI (LIVE)

VENERDÌ 20 OTTOBRE

SkySportF1	libere 1	17.00
SkySportF1	libere 2	21.00
RaiSport	libere 1	17.00
RaiSport	libere 2	21.00

SABATO 21 OTTOBRE

SkySportF1	libere 3	18.00
Rai2	libere 3	18.00
SkySportF1	Qualifiche	23.00
Rai2	Qualifiche	23.00

DOMENICA 22 OTTOBRE

SkySportF1	Gara	21.00
Rai 1	Gara	21.00

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 20 a domenica 22 ottobre

su www.autosprint.it
e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)
e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

VERSO
GP USA
L'IMPRESA

di Mario Donnini

Reparto **rincorse**

**NESSUNO È MAI RIUSCITO A RECUPERARE UN DIVARIO DI 2,5 VITTORIE A 4 GP DALLA FINE
PER QUESTO IL COMPITO CHE SPETTA A VETTEL INSEGUENDO HAMILTON È QUASI IMPOSSIBILE**



INSEGUIMENTO DISPERATISSIMO

Anche se tra i due a Suzuka il clima era cordiale e improntato alla sportività, a destra, in pista, sotto, il divario di punti tra Seb e Lewis non autorizza il tedesco a sorridere...

Dopo la triplice trasferta asiatica l'inerzia del mondiale per la Ferrari s'è drammaticamente ribaltata. Il Cavallino Rampante, purtroppo reduce da cocenti e inattese delusioni - a conti fatti, ehm, in Asia da prestazione -, ormai legge prospetticamente gli appuntamenti futuri con una logica che prevede margini di recupero assai labili e teorici, non lasciando certo concrete e soverchie speranze di poter ribaltare la situazione nei confronti di Lewis Hamilton e della Mercedes.

Per approfondire il tema, va stabilito anzitutto un sistema di rettifica e lettura omogenea di tutti gli episodi precedenti nella storia della F1 assimilabili a queste problematiche, in grado di rendere chiara e leggibile un'ampia e interessantissima casistica.



Sistema omogeneo per giudicare e capire

Per fare ciò emerge come valore di riferimento il vantaggio in termini di vittorie, perché se con il vecchio sistema di punteggio 9 o 10 punti valevano una vittoria, ora 10 punti vengono dati al quinto classificato. Quindi un vantaggio di 25 punti con il vecchio sistema di punteggio era pari a due vittorie e mezza, oggi invece equivale a una sola vittoria. ----->



←
Rettificando il distacco in termini di coefficienti e prendendo come unità di misura la vittoria stessa in un Gp, diventa agevole individuare e paragonare le nove rimonte più clamorose della storia, operate al punto attuale, ossia a quattro gare dal termine del mondiale. Da ciò emerge un dato che francamente non regala ottimismo alla Ferrari e al caposquadra Vettel, che pagano da Hamilton e dalla W08 un distacco di 2,5 successi. Perché nessuno mai in 67 anni di F.1 è riuscito a recuperare uno svantaggio di 2,5 vittorie a 4 gare dalla fine. Quindi, la vera notizia è che, dalla bandiera a scacchi di Suzuka che ha visto l'ottavo trionfo 2017 di Hammer sul tracciato dell'ottovolante, sembra iniziato il conto alla rovescia verso la proclamazione del quarto titolo mondiale di Lewis Hamilton.

Matematica severissima

Nella situazione attuale - anche del tutto indipendentemente dal comportamento in gara di Sebastian Vettel e della Ferrari -, il campione inglese appare favoritissimo, perché farebbe suo l'iride financo limitandosi a incamerare solo 42 punti nelle restanti quattro gare, ossia portando il distacco da 59 a 101 con Vettel che non potrebbe andare oltre i 100 punti disponibili perfino cogliendo quattro sonanti vittorie consecutive. È questo il vero guaio, per la Ferrari. Di natura anche logico-matematica e di fatto peggiore di quelli subiti e relativi all'affidabilità della componentistica. In quanto, giunti a questo punto, ormai il destino dipende più da ciò che farà Lewis che da tutto il resto.

Il precedente personale anti-Lewis

Non a caso già nel prossimo Gp Usa ad Austin Lewis vanta non labili possibilità di chiudere la partita nella lotta col rivale tedesco in netto anticipo. Tutto ciò anche se Lewis conosce benissimo il sapore amaro della delusione, visto che nel 2007, al suo debutto in F.1, al termine di un'annata clamorosa, sorprendente e esaltante, aveva ancora bisogno di un quarto posto nelle ultime due gare per essere proclamato campione ma la cosa non accadde. Anzi, lo stesso Hamilton finì in una spirale negativa dalla quale uscì premiata a sorpresa la faccia sbalordita di Kimi Raikkonen - peraltro non certo immeritatamente -, al termine di un incredibile Gp del Brasile a Interlagos.

Giorno memorabile non solo per le emozioni riserve, ma anche perché a tutt'oggi resta quello l'ultimo successo tinto d'iride di un pilota ferrarista nel mondiale di F.1, mentre la Rossa il titolo Costruttori l'ha vinto - nel dopo Schumi - non solo nel 2007, ma pure nel 2008, quando, sempre a Interlagos, stavolta Hammer beffò in extremis lo sfortunato Massa vincendo il primo mondiale, complice un sorpasso in extremis a Timo Glock apparso per l'occasione beffardamente tutt'altro che irresistibile. Ma diciamo pure che son cose che possono capitare.

Precedenti rimonte tutte meno in salita

Per quanto possa sembrare incredibile, il recupero di Raikkonen su Hammer nel 2007 è molto più aritmeticamente sostanziale - a quattro gare dalla fine - di quello che contraddistingue Hunt su Lauda



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM



1976 Hunt su Lauda



1982 Rosberg su Pironi

**PIRONI INFORTUNATO
NON POTE' DIFENDERSI!**
Nel 1982 la rincorsa di Rosberg su Pironi, entrambi nella foto sopra con Piquet, fu resa agevole dal terribile infortunio del francese a Hockenheim. Nell'altra pagina, a destra, in basso, un podio con Arnoux, Prost e Piquet, rivali nel mondiale 1983 che andò in extremis a Nelson (Brabham-Bmw)

nel celeberrimo 1976. Quindi, in poche parole, sul mondiale di Kimi si potrebbe girare un film ovviamente privo di un incidentone come quello di Niki al Nurburgring ma ancora più strappacuore. Con la spy story McLaren-Ferrari nel bel mezzo e un'ultima gara in Brasile dall'epilogo incalzante, giallistico e a orologeria, fino all'apoteosi Rossa propiziata anche dal gioco di squadra perfetto di Felipe Massa.

Rincorse (quasi) impossibili

La terza rimonta più sonante della storia è quella operata nel 1983 da Piquet con la Brabham-Bmw su Prost al volante della Renault - in poche parole il primo titolo assegnato a un pilota in gara con un motore turbo -, nel convulso finale di Kyalami.

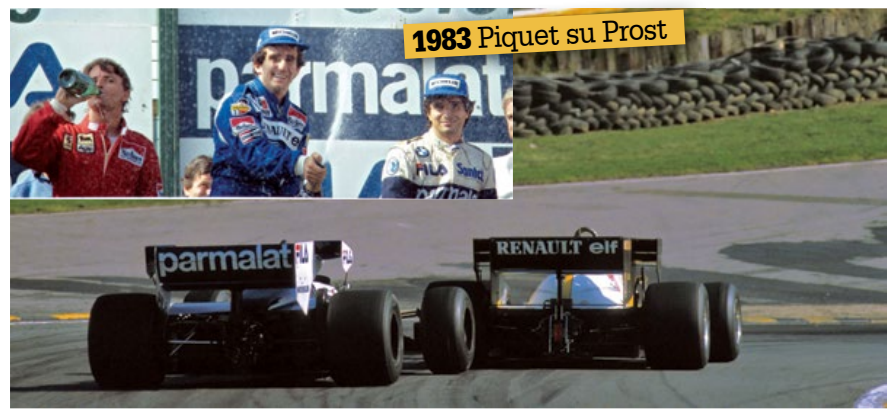


QUANDO BANDINI FU DETERMINANTE

Sopra, Bandini con Surtees e Graham Hill nel 1964.

Fu Lorenzo con una tamponata a mettere fuori causa il "Baffo" in Messico, consegnando l'iride al Figlio del Vento. Nell'altra pagina, in alto a sinistra, Monaco 1964, con Brabham davanti a Graham Hill, Gurney e Surtees al tornantino della Vecchia Stazione

1974 Fitti su Regazzoni



1983 Piquet su Prost

TRA LE 8 RIMONTE PIÙ CLAMOROSE DELLA STORIA A -4 GARE DALLA FINE LA PIÙ SOSTANZIOSA È QUELLA DI KIMI SU LEWIS NEL 2007

P.TI PER VITT.	ANNO	CAMPIONE	PUNTI	RIVALE	PUNTI	GAP	VANT.IN VITT.	NOTE
10	2007	Kimi Raikkonen	74	Lewis Hamilton	92	-18	-1,80	
9	1976	James Hunt	47	Niki Lauda	61	-14	-1,56	Lauda convalescente dal rogo del 'Ring
9	1983	Nelson Piquet	37	Alain Prost	51	-14	-1,56	
9	1964	John Surtees	19	Graham Hill	32	-13	-1,44	
9	1982	Keke Rosberg	27	Didier Pironi	39	-12	-1,33	Pironi infortunato
10	1997	Jacques Villeneuve	57	Michael Schumacher	67	-10		
25	2010	Sebastian Vettel	181	Mark Webber	202	-21	-0,84	
9	1974	Emerson Fittipaldi	37	Clay Regazzoni	44	-7	-0,78	

statistiche di MICHELE MERLINO

Anche se su quel recupero incredibile e miracoloso - effettuato anche in barba del terzo e bravissimo contendente, ossia René Arnoux su Ferrari -, pesa a tutt'oggi una serie di pesanti dubbi sugli ottani della benzina utilizzata dalla squadra del futuro campione del mondo.

Al quarto posto c'è il recupero di John Surtees e della Ferrari sulla Brm di Graham Hill nel 1964 - propiziato da Bandini, in verità -, mentre al quarto il senso di giustizia impedisce di classificare come rilevante il guadagnar terreno di Keke Rosberg nel 1982 su Didier Pironi, in ospedale con le gambe martorate dopo il terrificante volo in prova a Hockenheim sulla Renault di Prost da trampolino.

Altri finali col giallo in coda

Bel rovesciamento - e indimenticabile finale col botto -, per Jacques Villeneuve nel 1997 a Jerez sull'arrabbiato Schumi, protagonista di una ruotata peraltro pagata e a lungo stigmatizzata. Infine, un triello e un duello uno più rusticano dell'altro, con Vettel che beffa il compagno di squadra in Red Bull, Mark Webber (e non meno il ferrarista Alonso) a Abu Dhabi 2010 e Emerson Fittipaldi che a Watkins Glen 1974 corona l'inseguimento a Clay Regazzoni al volante della Rossa.

Anche se in termini matematico-statistici non rientra in questi recuperi, pure la beffa di Piquet a Reutemann nel 1981 merita menzione, perché a metà stagione l'argentino della Williams sembrerebbe irraggiungibile, ma il suo team e il compagno Jones gli fanno una guerra interna terribile e alla fine, sul parcheggio di Las Vegas, l'iride per Lole sfuma e va nelle mani del brasiliano della Brabham. Dopo che già in Belgio il campionato sembrava aver trovato nell'argentino un candidato serissimo per il trionfo finale e difficilmente scalzabile.

Ma le corse sono anche questo. Certo che fa un certo effetto pensare che dieci anni dopo Interlagos 2007 ben tre piloti capaci di dire la loro nei mondiali conduttori e costruttori 2017 sono ancora in servizio effettivo permanente e con piena licenza di incidere: oltre a Hamilton e Raikkonen, in quel campionato Seb Vettel era infatti rookie al volante della Toro Rosso, dopo aver debuttato su Bmw-Sauber.

Match ball per Hammer

Saltando a pie' pari dieci anni filati e tornando alla prossima corsa iridata in Texas, il trionfo anticipato di tre gare di Lewis è possibile, come peraltro abbiamo specificato nel numero scorso, nelle ambascie dell'immediato post-Suzuka.

Ciò accadrebbe se al termine della gara sul Cota - Circuit of the Americas - dove Hammer è il vero re, avendo vinto quattro delle cinque edizioni disputate e restando a tutt'oggi imbattuto nell'era turboibrida -, l'inglese riuscisse a allargare la forbice del suo vantaggio da 59 a 75 punti, ossia guadagnando altre 16 lunghezze in un colpo solo.

In particolare, questa eventualità si verifica se vince e Vettel finisce sesto o peggio, oppure se lo stesso Lewis giunge secondo e Seb non fa meglio di decimo e Valtteri Bottas - attenzione, a tutt'oggi pure il finlandese seppure in linea del tutto teorica resta in lizza per il mondiale - non fa sua la gara.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



2007 Kimi su Lewis



KIMI E IL PROTETTORE DEI CASI DISPERATI...

Il recupero incredibile di Raikkonen nel 2007 ai danni di Hamilton (e di Alonso, a dirla tutta) rappresenta il vero primato in termini di consistenza della rimonta

L'asso inglese a un passo dal poker

Comunque la si mette e la si vede, se il cammino teorico verso l'iride per Hamilton è calcolabile in ragione da zero a dieci, adesso Lewis veleggia pregiubilante a quota nove.

Da qui il grande ottimismo mostrato da Lewis nel dopogara di Suzuka, quando si è lasciato fotografare con l'anello da Indy 500 winner prestatogli per l'occasione dall'intervistatore Takuma Sato, sfoggiando anche gestualmente il segno del poker, quasi a sottendere una speranza talmente rafforzata dalla corsa giapponese, da sfiorare la sicurezza.

E come ciliegina sulla torta, a far da ulteriore discriminante in caso di parità finale, ci sarebbe il numero di vittorie di tappa, che vede l'attuale capo-

1997 Jacques su Schumi



2010 Seb su Webber

TRIELLO SPIETATO A ABU DHABI 2010

Sopra, Webber, Vettel e Alonso, finalisti di Abu Dhabi 2010 con Seb trionfatore finale quasi inatteso. In alto, epilogo cruento tra Schumi e Jacques Villeneuve a Jerez 1997, fianco mimato da due pupazzi avventi le fattezze degli sfidanti...

classifica nettamente in vantaggio con 8 centri, il doppio dei 4 di Vettel e il quadruplo dei 2 di Bottas, con quest'ultimo che non può più raggiungerlo quanto a trionfi.

Occhio ai Costruttori

Piuttosto, a proposito di Case, è probabilissimo che la Mercedes festeggi già proprio a Austin il mondiale Costruttori, in caso di vittoria della gara, di duplice piazzamento al secondo e al settimo posto o al terzo e al quarto.

Leggendo la realtà in modo asettico, il mondiale Costruttori a oggi è già molto più assegnato di quello Piloti. Anche perché è la sfida in cui l'aritmetica ha un peso schiacciante e nello stesso tempo rappresenta un ambito nel quale l'improvvisa

QUEL TRIELLO DATATO 2010

A quattro gare dalla fine nel 2010 Webber sembrava favorito sul compagno di squadra Vettel, ma poi nel finale di Abu Dhabi a finir beffato fu proprio l'australiano...

sfortuna individuale può provocare meno sconvolgimenti.

In poche parole, c'è una sola certezza: il vero sconfitto del mondiale 2017, a questo punto, è il circuito di Abu Dhabi, visto che ogni anno gli organizzatori locali pagano un sostanzioso bonus pur di riservarsi il diritto d'ospitare il Gp finale dell'anno e presumibilmente pure decisivo. Eventualità che, alla luce dei conteggi e della logica, appare ora praticamente compromessa e pressoché svanita.

Adesso il dubbio che permane, piuttosto riguarda proprio - presumibilmente e a rigor di logica - se e dove partiranno i fuochi d'artificio per una proclamazione anticipata che la Ferrari farà di tutto per scongiurare. Della serie, vinca il migliore, vedremo chi e possibilmente il più tardi possibile. ●

La Mercedes ha messo le sue mani sul mondiale. A partire dalla corsa di Budapest, con 4 vittorie ed una piazza d'onore, Lewis Hamilton ha fatto dei decisi passi avanti verso la conquista del suo 4° titolo iridato. I 59 punti che lo separano da Sebastian Vettel molto probabilmente non fotografano accuratamente il valore delle forze in campo e sono determinati da una serie di episodi negativi che hanno azzoppato la marcia della Rossa, ma a 4 corse dalla fine della stagione rappresentano per il ferrarista una parete ripidissima da scalare. Con le Freccie d'Argento che procedono come carri armati e possono contare anche sull'involontaria complicità delle Red Bull, tornate competitive e sempre più spesse nella posizione di rubare punti alla Ferrari. Un ulteriore fattore che gioca a vantaggio dell'armata Mercedes. Toto Wolff, alla vigilia del Gp degli Stati Uniti si è soffermato in esclusiva con Autosprint su questo passaggio cruciale della stagione.

- 59 punti di vantaggio su Vettel rappresentano un bottino invidiabile. Vi sentite ormai padroni della stagione?

«Nelle ultime corse abbiamo accumulato un buon vantaggio, che ci mette in una posizione ovviamente favorevole nell'affrontare la fase conclusiva della stagione. Bisogna fare però molta attenzione, questa parte è quella cruciale! Nessuno, dopo la corsa di Budapest, si aspettava che a questo punto saremmo stati così avanti. Potremmo però avere altre sorprese da qui alla fine della stagione. Nel motorsport nulla è prevedibile: la storia ci insegna che può succedere di tutto. Dunque, non dobbiamo abbassare la guardia, ma dobbiamo dare il massimo fino alla fine. Un solo episodio negativo potrebbe determinare un'inversione delle sorti a nostro svantaggio. Non mi considero dunque con le mani già sul titolo!».

- Il vantaggio di Hamilton su Vettel è reale o pensi sia condizionato da troppe circostanze anomale?

«Non credo troppo alla fortuna nelle corse: bisogna aver il controllo su un'estesa serie di fattori e non è semplice. Sono impressionato da come la Ferrari sia riuscita a colmare il gap prestazionale nei nostri confronti rispetto alla passata stagione. A Maranello hanno svolto un lavoro eccezionale in termine di performance, ma anche l'affidabilità è un fattore decisivo. In Ferrari devono risolvere anche questo aspetto per portare a compimento la loro rincorsa».

- Come gestiresti in Mercedes i problemi di affidabilità che hanno recentemente rallentato la marcia delle monoposto della Casa del Cavallino?

«Da cinque anni siamo molto impegnati in processi di controllo della qualità e affidabilità. Utilizziamo solo componenti che hanno superato le nostre verifiche, che sono per decisione capillari ed invasive».

SONO RIMASTO
IMPRESSIONATO DA
COME LA FERRARI
HA COLMATO IL GAP
PRESTAZIONALE NEI
NOSTRI CONFRONTI

TOTO WOLFF



- Per vincere serve anche avere un pilota top. Pensi di disporre della più brillante versione di Lewis Hamilton vista sinora?

«Questo è il migliore Lewis Hamilton che io conosco dal 2013. Lewis non è mai stato così maturo ed efficace. Inoltre, guida in modo impeccabile, non ci sono dubbi. Come squadra, lavoriamo con lui in maniera perfetta: ci conosciamo molto bene e abbiamo compreso come mettergli a disposizione il miglior ambiente circostante. Anche a livello di function test tutto viene predisposto in maniera accurata».

- Ora il tuo problema è quello di mantenere le motivazioni di Lewis al massimo?

«Sono certo che non ci saranno problemi sotto questo punto di vista, visto che gli dico sempre che potrà ragionare da campione soltanto quando avrà conquistato i punti necessari per vincere il titolo. E non è ancora a questo punto!».

- In passato, avendo a disposizione Nico Rosberg e Lewis Hamilton, non ti era mai capitato di avere gerarchie così ben definite nella tua squadra. Quest'anno la prevalenza di Hamilton su Bottas è molto netta. Ti aspettavi di più dal fin-

landese?

«Valtteri è al suo primo anno con noi, ed ha avuto alti e bassi. Dobbiamo però tener presente il fatto che è stato confermato in Mercedes molto tardi, in prossimità dell'inizio della stagione. E non ha avuto il tempo di approntare al meglio tutte le componenti per fare bene in una stagione dall'inizio alla fine. Se guardiamo i

IL BOSS MERCEDES SPIEGA: «QUESTO È IL MIGLIOR LEWIS CHE IO CONOSCO DAL 2013. PERÒ POTRÀ RAGIONARE DA CAMPIONE SOLO QUANDO AVRÀ CONQUISTATO I PUNTI NECESSARI. NEL MOTOSPORT NULLA È PREVEDIBILE».

Wolff: «Mai un Hamilton»



SUTTON-IMAGES.COM

suoi risultati, Bottas ha dimostrato di saper vincere ed andare molto forte. A partire da Spa ha accusato una flessione e dobbiamo comprendere il perché».

- **Sempre in tema piloti, gli ultimi mondiali evidenziano il ripetersi di cicli. Abbiamo visto in tempi recenti quello di Sebastian Vettel con la Red Bull, seguito da quello di Lewis con voi. Chi aprirà il prossimo?**

«In questo momento Sebastian Vettel e Lewis Hamilton sono i migliori piloti sulla piazza, non ho dubbi. Mercedes e Ferrari dispongono delle migliori guide, almeno nel presente. Se invece consideriamo le prossime generazioni, certamente Max Verstappen ha mostrato di avere un ottimo potenziale».

NOI USIAMO SOLO COMPONENTI CHE HANNO SUPERATO VERIFICHE CAPILLARI E INVASIVE

TOTO WOLFF



- **L'olandese della Red Bull è stato un pilota molto vicino alla Mercedes ai tempi della Formula 3. Poi, improvvisamente ha vestito i colori Red Bull. Cosa ci puoi dire in merito?**

«Abbiamo semplicemente deciso di puntare su Lewis Hamilton e

Valtteri Bottas e non c'era spazio anche per lui».

- **Guardando al futuro, la Mercedes punta molto su Esteban Ocon, Valtteri Bottas, Pascal Wehrlein e anche George Russell, che settimana scorsa ha vinto il titolo nella Gp3 Series. La Ferrari ha invece dalla sua parte Charles Leclerc, fresco vincitore in Formula 2, e Antonio Giovinazzi. È così importante muoversi bene in anticipo con i piloti?**

«Sì penso che siamo entrambi stati capaci di allestire dei programmi junior di alto livello. Da questo punto di vista direi che sia noi che la Ferrari siamo ben attrezzati. Esteban Ocon e George Russell potrebbero rappresentare il nostro futuro».

- **È noto il tuo legame di amicizia con Robert Kubica. Cosa ne pensi del suo ritorno e avresti una macchina per lui almeno nel Dtm se non riuscisse a trovare un posto nei Gran Premi?**

«Non posso essere obiettivo in merito a Robert, visto che siamo amici! Mi auguro che il suo braccio sia abbastanza solido per permettergli di fare un buon lavoro in Formula Uno. Se tornasse, per me sarebbe una grande gioia. Ma se non fosse possibile, Robert sa già che avrà sempre per lui una vettura nel Dtm o in un'altra categoria».

- **E della decisione del tuo ex Nico Rosberg di fargli da manager cosa ne dici?**

«Nico ha sicuramente ottime capacità nel negoziare, sono certo che farà un ottimo lavoro. Sono contento che i due si siano riuniti, perché insieme compongono un'accoppiata vincente sotto tanti punti di vista». ●

È QUASI L'ORA DI UN ALTRO TOTO-MONDIALE

Il Mondiale Costruttori li a un passo, quello Piloti quasi visti i 59 punti di vantaggio di Hamilton su Vettel. Ma prima di iniziare a festeggiare l'ennesimo mondiale Toto Wolff usa grande cautela

visto così! »

Lewis-Usa

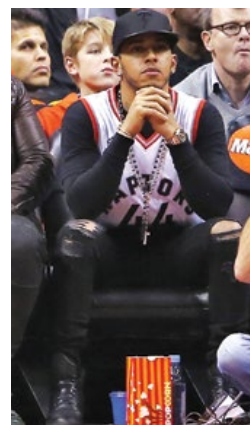
storia intensa

HAMILTON E GLI STATI UNITI SEMBRANO FATTI L'UNO PER L'ALTRO. UN RAPPORTO CHE VA BEN OLTRE LE VITTORIE AI GP DI AUSTIN E INDIANAPOLIS

Lewis Hamilton e gli Stati Uniti. Un rapporto intenso, attivo, frizzante, tanto che sembrano fatti l'uno per l'altro: la moda, la musica, lo sport, le celebrità, Hollywood. Tutto pare confezionato appositamente per il tre volte campione del mondo, che in questo ambiente patinato si muove a meraviglia, come quando si ritrova a girare il volante sull'impianto moderno denominato Americas di Austin, Texas. Da quando il Gran Premio degli Usa si svolge sul nuovo e accattivante tracciato disegnato da Hermann Tilke, ovvero dal 2012, Hamilton vi ha vinto per ben 4 volte. Lui si è preso la gara inaugurale con la McLaren, nel 2013 si è arreso a Sebastian Vettel e alla sua Red Bull, poi dal 2014 al 2016 ha impresso sempre il suo nome e quello della Mercedes nell'albo d'oro del circuito. Quattro successi su cinque edizioni cui va aggiunta la vittoria nel Gp degli Stati Uniti del 2007 a Indianapolis. Non c'è che dire, Austin è casa sua, ma non tanto il Texas, certamente poco attraente per un ragazzo come Lewis. Le sue mete preferite sono New York, Miami e Los Angeles, ai poli opposti del Paese, che raggiunge dall'Europa come niente fosse con il suo bellissimo jet privato color rosso Ferrari, un Bombardier Challenger 605 dal costo (se acquistato nuovo di zecca) di 27 milioni di dollari. Poca cosa per Hamilton che tra il contratto Mercedes e i vari sponsor porta a casa mediamente, ogni anno, 46 milioni di dollari. Ad avvicinare Hamilton agli Stati Uniti è stata la sua ex fidanzata Nicole Sherzinger, originaria delle Hawaii, cantante di successo, una vera star nel Paese a stelle e strisce. Con lei, il rapporto tormentato è iniziato nel 2007 e si è concluso nel 2015 dopo una prima rottura tra il 2010 e il 2011. Lei lo ha introdotto nel mondo della musica e, in breve, quel ragazzino timido, proveniente dalla poco confortevole cittadina britannica di Stevenage (contea dell'Hertfordshire, a nord di Londra, non lontano da Silverstone), che nei paddock della F1 Renault, della F3 viveva in simbiosi col padre factotum e il fratello disabile, è via via cresciuto, divenendo un cittadino del mondo. Capace, nei momenti di noia nel Principato di Monaco (dove ha la sua base), di organizzare in cinque minuti un viaggio a Los Angeles o New York, ma

anche a Milano, Parigi, Mykonos, tra le sue ultime mete preferite e che ha frequentato nei giorni precedenti il Gp di casa a Silverstone saltando, unico pilota di F1, l'evento organizzato da Liberty Media a Londra. Sembra che Hamilton non riesca a stare lontano dallo star system e per questo la F1 dovrebbe ringraziarlo. Mai si era visto negli ultimi anni un campione del mondo costantemente sotto i riflettori dei media e che esporta il marchio della Formula Uno in ambienti così lontani e diversi dal motorsport come forse solo i mitologici piloti degli anni Settanta, come Jackie Stewart, James Hunt, Clay Regazzoni riuscivano a fare. Bernie Ecclestone lo ha sempre benedetto il buon Hamilton, criticando gli spenti Sebastian Vettel, che ogni qualvolta vinceva un mondiale si eclissava per 4 mesi nella sua villa svizzera, o Michael Schumacher, così poco comunicativo e che si nascondeva in inverno nel gelo della Norvegia. Hamilton rappresenta la F1 in ogni dove ed erano decenni che il Mondiale non aveva una star globale assoluta. Dopo Monza, per esempio, è salito sul suo Bombardier ed ha fatto una capatina a New York per assistere alla Fashion Week nella Grande Mela.

Prima di approdare a Suzuka, il 3 ottobre Hamilton si è fermato in Cina dove con l'asso NBA Stephen Curry dei Golden State ha giocato a golf al Mission Hills Club di Shenzhen. La squadra di San Francisco era da quelle parti per preparare il pre campionato e Lewis non ci ha pensato due volte a volare in Cina per incontrare Curry. Che tra l'altro,





sul green, ha indossato il casco del pilota Mercedes attirando la curiosità dei presenti. Hamilton è un fan di Curry e dei Golden State. Lo scorso 5 giugno ha assistito alla gara 2 della finale NBA tra la squadra della città di San Francisco e i Cleveland Cavs. Al suo fianco in tribuna, niente che po' di meno Neymar, la stella del Paris Saint Germain. Tre giorni dopo, ha seguito anche gara 3, questa volta con il cantante Justin Bieber. Nel 2016, aveva assistito a un'altra partita della finale NBA, sempre presenti i Golden State, in compagnia di Bieber. Insomma, con un amico "normale" Hamilton non lo troverete mai. Nel 2015, Lewis ha presenziato al All Star Game di basket con Spiz Beats, produttore musicale nonché deeJay, il cui nome reale è Dan Forrest. Spiz Beats e Hamilton fanno coppia fissa in diversi eventi mondani o incontri sportivi, insieme hanno anche realizzato un particolare pezzo musicale chiamato The Soundtrack che mischia musi-



Immagini della vita a stelle e strisce di Lewis Hamilton. Gli Stati Uniti sono una delle mete preferite dal campione inglese che sale sul suo Bombardier e non lo ferma nessuno, neanche avesse la sua Mercedes...

ca ai rumori caratteristici "emessi" dalla sua Mercedes F.1 o in pit-lane, come per esempio le pistole del cambio gomme e quant'altro. Hamilton non ha mancato a incontri di boxe: il 3 maggio 2015 ha assistito al match tra Pacquiao e Mayweather, a Las Vegas, in compagnia di Bieber, JayZ, Beyoncé in una serata che a bordo ring vedeva anche Denzel Washington, Ben Affleck, Jake Gyllenhall, Robert De Niro e pure Donald Trump (non ancora presidente). Quel Trump che Hamilton ha sbeffeggiato con un video certamente poco consono nel weekend del Gp di Sepang, sostenendo pienamente la protesta dei giocatori NFL, football americano, nei confronti dell'uomo della Casa Bianca, che all'inno Usa si inginocchiavano. A conferma che Hamilton è molto attento a quanto accade nel mondo e soprattutto nella "sua" America per quanto riguarda i problemi razziali che Trump sembra assecondare piuttosto che combatterli. Per quanto concerne la NFL, Hamilton lo si è visto al Super Bowl del 2014, nello stadio di New Jersey, in tribuna con l'ex calciatore David Beckham.

La partita era tra i Denver Broncos e i Seattle Seahawks. Lewis, lo si è rivisto a un incontro NFL due anni dopo a San José, sempre Super Bowl, con i Denver avversari dei Carolina Panthers. A questo match, Hamilton ha presenziato con i rapper Usher, Jay Z, Kendrick Lamar e Swizz Beats. E con la cantante Alicia Keys affiancata dalle modelle brasiliane Adriana Lima e Alessandra Ambrosio. Insomma, il leader del mondiale 2017 non si annoia mai e domenica ad Austin potrebbe anche chiudere il discorso mondiale. Ma chi lo ferma Lewis? ●



di Andrea Cordovani



COLOMBO

Steiner alza l'asticella

IL TEAM PRINCIPAL DI HAAS F1 SPIEGA: «BELLO GIOCARE IN CASA MA DOBBIAMO SEMPRE MIGLIORARE. TORO ROSSO È VICINA»

Almeno per una volta non avremo problemi di jet lag». Sorride sotto ai baffi Gunther Steiner alla vigilia del Gp di casa per Haas F1. E spiega: «C'è una buona base di tifosi e Austin è pure un bel posto. Per il resto non cambia niente: bisogna sempre cercare di fare bene». Di sicuro finora, l'unica squadra a stelle e strisce del Mondiale di F1 ha fatto meglio rispetto alla stagione del debutto. Spiega il meranese team principal del team Usa: «In Texas è ovvio che proveremo a migliorarci, ma è inutile fare delle previsioni. Questa è una stagione da montagne russe. Se ci fai caso un po' tutti nell'arco del campionato hanno subito e avuto un andamento up and down. Magari sei alle stelle in qualifica e poi vai male in gara o viceversa. Oppure da un Gp all'altro si ribaltano valori che sembravano ormai delineati. Non si sa mai quello che può succedere. Il motivo? Ti rispondo: boh! Non lo so. Anche perché se lo capisci,

lo eviti. Invece... si verificano situazioni strane un po' ovunque: sia per quanto riguarda le prime tre squadre che per le altre, Force India esclusa che martella sempre intorno alla quarta posizione».

- **Alla vigilia della Mondiale auspichi una Haas F1 sempre a punti. Ci sei quasi andato vicino con la tua previsione: siete andati a punti dieci volte su 16 Gp finora disputati...**

«Indubbiamente rispetto alla nostra prima stagione nel Circus siamo cresciuti, ma è ovvio che bisogna sempre migliorare. È certo, tuttavia, che non mi aspettavo di essere tutti così vicini... Merito di queste monoposto che sono davvero meravigliose: se le metti accanto a quel-

le con le quali s'è corso fino al 2016 viene fuori un confronto impietoso. Finalmente ci sono delle vere vetture da F1».

- **La corsa a risalire le posizioni nel Mondiale Costruttori a 4 Gp dalla fine è apertissima: all'orizzonte intravedete il pro-**

filo della Toro Rosso. Ci proverete?

«Lavoreremo duro. La Toro Rosso è più vicina. Sarebbe meglio essere 9 punti avanti che nove dietro il team faentino. Comunque sia faremo del nostro meglio per soffiarli la sesta piazza nel Costruttori. Di sicuro la partenza di Sainz indebolirà Toro Rosso avvantaggiando Renault che adesso ci insegue a un punto. Un bel casino ma divertente!».

- **Ti aspettavi l'ottobre nero della Ferrari?**

«No, non me l'aspettavo ma certe cose succedono. Però non parlerei di crisi. Vedrete che si riprenderà. Sono dell'opinione che la fortuna te la crei, ma le Rosse in questo ultimo periodo non sono state certo guardate con occhi dolci dalla Dea Bendata».

- **Secondo te il Mondiale Piloti si concluderà già domenica prossima in Texas?**

«Niente affatto. Per me non si chiude lì e la lotta per il titolo rimarrà ancora un po' aperta. Questo periodo girerà».

- **La collaborazione tra Haas e Ferrari prosegue a gonfie vele. Avete parlato con Maranello anche per dare un sedile a Giovinazzi e Leclerc?**

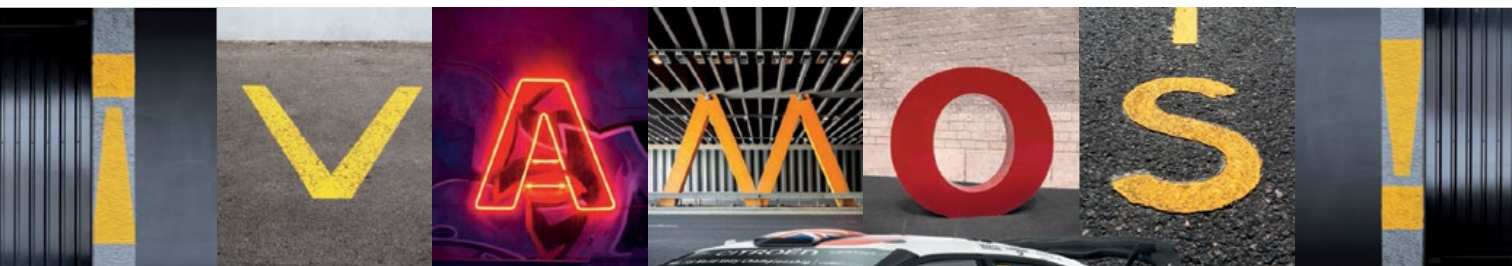
«Lavoriamo molto attentamente e su tanti aspetti insieme alla Ferrari, ma loro rispettano le nostre decisioni. Certo, ci hanno chiesto se potevamo fare qualcosa per i loro piloti junior Leclerc e Giovinazzi e abbiamo risposto di no. Cerchiamo di attuare i nostri progetti e pianificare il più possibile. Quando abbiamo firmato con i nostri piloti, abbiamo dovuto mettere insieme dei piani e dobbiamo essere coerenti»

- **Haas F1 ha dato ad Antonio Giovinazzi la possibilità di effettuare in 6 occasioni le prove libere del venerdì. Pensi che possa avere un futuro nel Circus e riportare finalmente un pilota italiano nella griglia del Mondiale Piloti?**

«Ti dico la verità: non lo so. E soprattutto non ho voce in capitolo. Per noi Antonio ha svolto un bel lavoro nelle prove libere del venerdì, anche se è andato a muro in Ungheria. È stato bravo. Non sarebbe qui se non avesse qualità, ma da qui a diventare un campione ce ne passa. Comunque sia uno come Giovinazzi merita un posto in F1. Dove? Non so dirti. Qui alla Haas la nostra situazione piloti è ben definita e l'abbiamo già detto da tempo. Anche nel 2018 avremo Romain Grosjean e Kevin Magnussen. Se sono contento del loro rendimento? Un po' sì e un po' no. Anche in questo caso una stagione up and down però finché andiamo con entrambe le monoposto a punti come a Suzuka va bene. Possiamo e dobbiamo chiudere nella miglior posizione ottenibile nel Mondiale Costruttori al nostro secondo anno di esperienza in F1». ●



LA PRESSE



NUOVA CITROËN C3 WRC

**CITROËN VINCE IL RALLY DI SPAGNA* E SIGLA LA SUA 98°
VITTORIA NEL CAMPIONATO WRC**



L'innovazione tecnologica alla base dei nostri successi la trovi anche sulle strade di tutti i giorni. Scopri Nuova Citroën C3: un'auto pensata per offrirti un'esperienza di guida unica grazie al Citroën Advanced Comfort[®], alla navigazione connessa e all'innovativa ConnectedCAM Citroën[™].
Ispirati dalla vittoria.

L'obiettivo era quello di non ripetere l'uscita prematura dal palcoscenico della F1, come era capitato ai suoi colleghi Toro Rosso che non avevano ricevuto l'opportunità di salire sulla Red Bull. Tutti finiti fuori dal Mondiale, anche nomi illustri come Jaime Alguersuari, Sebastien Buemi, Jean-Eric Vergne. Lui, Carlos Sainz, ha fatto di tutto per non vedersi recapitare il benservito da Helmut Marko. E così, già da diversi mesi, aveva intavolato discussioni con la Renault e sondato varie altre situazioni. Lo spagnolo di Madrid, che da qualche tempo ha messo su casa a Londra, e suo padre due volte campione del mondo rally, avevano capito che approdare in Red Bull sarebbe stato pressoché impossibile per la presenza di due colossi inamovibili come Daniel Ricciardo (però ancora incerto sul da farsi dopo il 2018) e Max Verstappen. Quando Sainz ha reso pubblica la sua intenzione di cambiare aria dopo tre anni trascorsi felicemente con la Toro Rosso, sono volati gli stracci con lo stesso Marko, Christian Horner (team principal Red Bull) e Franz Tost (team principal Toro Rosso) che lo hanno accusato di ingratitudine nei confronti della compagnia che lo aveva sostenuto per tutto il percorso fatto in carriera. Poi, gli animi si sono calmati, Sainz ha proseguito per la sua strada, la Renault ha messo da parte l'idea Robert Kubica e si è gettata a capofitto su Carlito per averlo nel 2018. La cosa ha preso una piega favorevole, Marko e compagnia bella si sono dovuti sedere a un tavolo e alla fine Sainz è stato annunciato pilota Renault per la prossima stagione. Ma Cyril Abiteboul, ha avuto fretta, il suo team sta lottando per il quinto posto in classifica generale ed ha bisogno di punti che arrivino non solo da Nico Hulkenberg, considerando l'inconsistenza di Jolyon Palmer. Il sesto posto dell'inglese a Singapore aveva fatto bene sperare, ma il successivo doppio zero a Sepang e Suzuka ha fatto accelerare l'idea di inserire Sainz in Renault a stagione in corso. E così sarà a parti-

RENAULT PUNTA FORTE SU SAINZ

Sotto, Prost e Abiteboul. Renault punta forte su Carlos Sainz anche per risalire posizioni nel Mondiale Costruttori e magari soffiare la settima piazza occupata attualmente dalla Toro Rosso la squadra alla quale il madrileni ha dato finora 48 punti



LA PRESSE

IN TORO ROSSO SANNO COME LAVORARE CON I GIOVANI E ANCHE COME ESSERE DURI. DEVE ESSERE COSÌ

CARLOS SAINZ SR



re da Austin. E anche papà Sainz può finalmente rasserenarsi.

- Carlos, come hai visto la crescita di Junior in questi tre anni trascorsi nel Mondiale F1?

«È stata avvincente, progressiva. Direi una crescita continua, gara dopo gara. L'inizio a dire il vero mi aveva lasciato di stucco. Al primo Gran Premio in F1, nel 2015 a Melbourne, Carlos aveva realizzato il settimo tempo in qualifica concludendo la corsa al nono posto. Un po' me lo aspettavo a dire la verità, ma mi aveva comunque completamente sorpreso vedere subito tutta questa competitività, seguita poi dalla ottava posizione a Sepang. Le prime due gare concluse in zona punti. Bellissimo. Poi, ci sono stati ritiri, qualche errore, insomma, un proseguimento di stagione normale con altre belle corse chiuse tra i primi dieci».

- 18 punti nel 2015, 46 nel 2016, 48 nel 2017 e con ancora quattro gare da disputare. Lo sviluppo agonistico di Carlos è evidente. Quanto ha contribuito ritrovarsi in una squadra per lo più composta da italiani?

«Avere come ingegnere Matassa è stata una fortuna. Tra loro due si è creata una perfetta intesa, anche dal punto di vista psicologico, ed è nato un bel rapporto di amicizia. Ma Carlos si è trovato sempre molto bene con tutti. Indubbiamente l'italianità del



Carlos crescerà ancora

SAINZ SENIOR PARLA DEL FIGLIO CHE SI APPRESTA A DEBUTTARE IN RENAULT.
«AVRÀ HULKENBERG COME COMPAGNO MOLTO FORTE, IMPARERÀ SEMPRE DI PIÙ»

GETTY IMAGES

team ha avuto un suo peso, il cuore caldo dei ragazzi, l'affetto che Carlos ha ricevuto, la vicinanza costante dei componenti della squadra, sono stati importanti per farlo crescere nel migliore dei modi. Si sono create situazioni difficili a volte, con ritiri dovuti a problemi al motore o qualifiche andate male sempre per noie alla power unit, ma i ragazzi hanno sempre reagito al meglio. Carlos si è sentito come in una famiglia. In Toro Rosso sanno come lavorare con i giovani, ma allo stesso tempo sanno anche essere duri. Deve essere così».

- In Giappone è stata l'ultima volta con Toro Rosso. Una svolta per la carriera di Carlos, ma anche un po' di tristezza?

«Assolutamente sì, non ero in Giappone, ma so che Carlos dentro di sé era dispiaciuto per non lavorare più con quei tecnici, meccanici, anche se ovviamente eccitato per la nuova avventura con la Renault. Un mix di emozioni difficili da mantenere 'sotto coperta'. Carlos ha voluto ringraziare tutti, e sottolinea tutti, i componenti della Toro Rosso per questi tre anni bellissimi vissuti col team di Faenza».

- E adesso, la Renault.

«La fiducia che la Renault gli ha dato è molto forte e importante. Disputare le ultime 4 gare 2017 accelererà l'integrazione nella nuova squadra in vista del prossimo anno e mi auguro che possa aiutare il



SUTTON-IMAGES.COM

MI AUGURO CHE
CARLOS POSSA
AIUTARE RENAULT A
RECUPERARE PUNTI
GIÀ DAL GP
DI AUSTIN

CARLOS SAINZ SR



team a recuperare punti già da Austin. Carlos troverà un compagno molto forte, come Hulkenberg, e non potrà che crescere ulteriormente continuando a imparare sempre più».

- La Red Bull però, potrà esercitare l'opzione di prenderlo nel 2019 se Ricciardo, o Verstappen, dovessero cambiare aria...

«Sì c'è questa possibilità, ma l'idea della Renault è di tenerlo. Hanno voluto puntare su un pilota giovane, di 23 anni, per affrontare assieme il futuro».

- Tornando all'ultima gara disputata con la Toro Rosso a Suzuka, è andata proprio male...

«Decisamente... L'incidente nelle libere, poi in gara si è girato al primo giro. Tutte le voci sul suo passaggio anticipato in Renault, non hanno aiutato il ragazzo a trovare la giusta concentrazione. Non deve essere assolutamente una scusa, ma sono anche io un pilota e so bene che quando per la testa iniziano a passeggiare cose nuove che ti distraggono, poi quando vai in macchina è difficile lasciarle fuori dall'abitacolo».

- Ecco, a proposito del... anche io sono un pilota, ti stai preparando per la Dakar?

«Abbiamo disputato con la Peugeot il Rally del Marocco e sono saltati fuori un sacco di problemi. Ma è un bene averli scoperti ora piuttosto che alla Dakar, dove sono sicuro che saremo grandi protagonisti». ●

**DANIIL RIENTRA
AL POSTO DI SAINZ**

Dopo una parentesi di due Gp, Kvyat torna a correre con Toro Rosso. Il russo quest'anno ha messo in sacoccia 4 punti, troppo poco al confronto di Sainz che ora sostituirà da Austin

Kvyat ora o mai più

DOPO AVER SALTATO DUE GP, IL RUSSO TORNA ED È COME SE DOVESSE SEGNARE UN RIGORE DA CUI DIPENDE IL SUO FUTURO

Una parentesi di due Gp a soffrire davanti al televisore. Poi, all'improvviso, una telefonata di Helmut Marko. Ed ecco che si riparte: di nuovo al lavoro, dietro al volante, con un sedile incelofanato da andare a ripescare in magazzino. Un precariato di breve periodo, ma vissuto molto intensamente sotto il punto di vista emotivo. Con un susseguirsi di stati d'animo degni del più spericolato ottovolante, da lasciare sbigottiti in preda a disipnea. Era da poco terminato il Gp di Singapore, e Daniil Kvyat già aveva già indossato i panni dell'ex, relegato in tribuna ad assistere allo spettacolo da lontano, apparentemente a tempo indeterminato. Aveva fatto il suo tempo il 23enne di Ufa: 4 punti in due terzi di campionato rappresentavano un bottino da fame, con Gasly pronto a recitare il ruolo del leone appena uscito dalla gabbia. Una nuova scommessa da vincere per Helmut Marko, pronto a compiacersi, come spesso accade, per le sue scelte a volte a volte originali (l'ulti-

ma è quella di Hartley preferito a Buemi) e istintive. Sul talento del 20enne di Rouen, riserve ce ne sono poche. Il ragazzo sa vincere, stupire, con i colori Red Bull che sembra gli siano stati ritagliati attorno. Non è accaduto nelle prime due uscite della stagione, ma c'è da scommettere che i risultati li porterà. È dunque meglio di Kvyat, dunque, il campione in carica della Gp2? Dell'ultima versione del russo certamente sì. Ma se lo sia anche rispetto al Kvyat che nel 2014 sbarcò nel mondo dei Gp, questo è tutto da dimostrare.

Sì, perché Kvyat un posto in Red Bull dopo una sola stagione in Toro Rosso non l'ha avuto come regalo, ma se lo è ampiamente meritato. E al team di Faenza ci era arrivato con l'etichetta di ragazzo prodigio, da campione della Gp3 con Arden International al termine di una stagione che lo aveva visto ottimo protagonista in parallelo anche nella terza serie continentale, dove aveva debuttato nel corso del terzo round stagionale di Hockenheim cogliendo con

Carlin una sensazionale pole, mettendosi alle spalle alla prima uscita due ossi durissimi come Marciello e Rosenqvist, matatori della stagione. Un'impresa ripetuta altre 4 volte nell'arco di pochi mesi. Quanto a talento, Kvyat è senza dubbio dotato. E come pochi. Basta solo che frughi bene nelle sue tasche e vedrà che qualcosa di più che buono salterà fuori. Il russo innamorato di Roma, e che facendoci quattro chiacchiere al bar scambieresti per un qualsiasi ragazzo della Capitale, deve soprattutto ritrovarsi. Si è perso quando ha sentito che in Red Bull non credevano più in lui, e si è lasciato andare. Ma ora gli capita un'occasione unica, inattesa dopo soli due Gran Premi. Un calcio di rigore da non buttare fuori, visto che non è detto che ce ne saranno altri. L'approdo di Sainz, compagno scomodo in questa stagione, alla Renault e l'impossibilità per Helmut Marko di trovare una soluzione migliore, hanno confezionato per il pilota numero ventisei un'occasione unica. Ma sarà stata sufficiente una pausa di solo due corse per consentire al russo di resettarsi? È difficile pronosticarlo, ma se abbiamo imparato a conoscerlo bene, possiamo scommettere che tirerà fuori tutte le sue energie per dimostrare di essere meglio del suo nuovo compagno Gasly - che ad Austin sarà sostituito da Brendon Hartley - e che Daniil dovrà fronteggiare con le sue stesse armi, ripescando dal suo brillante repertorio che da troppo tempo si era progressivamente opacizzato e che lo aveva portato nel mondo dei Gp con delle credenziali identiche a quelle del francese. ●

GETTY IMAGES

LA FARFALLA GRANATA RACCONTATA DA TUTTOSPORT.



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

IL SECONDO DI TRE DVD* È IN EDICOLA DA VENERDÌ 20 OTTOBRE CON TUTTOSPORT.

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



*A € 9,99 + il costo del quotidiano.


SPORT REVIEW

TUTTOSPORT

Finalmente Hartley

SULLA TORO ROSSO BRENDON SOSTITUIRÀ GASLY IN TEXAS E SPIEGA: « HO SEMPRE INSEGUITO IL SOGNO DI CORRERE IN F.1 ».

Sarà **Brendon** Hartley ad affiancare nel team Toro Rosso il rientrante Daniil Kvyat nel Gp di Austin di domenica prossima. Una vera sorpresa la chiamata del 27enne neozelandese che andrà a sostituire, per il momento per la sola gara Usa, Gasly. Ma cosa è accaduto tra Suzuka ed Austin? Quando la Red Bull ha annunciato che il francese campione Gp2 2016 era stato confermato per gli ultimi 4 Gp, la Honda si è arrabbiata. Il costruttore giapponese, che dal prossimo anno fornirà i motori alla Toro Rosso, ha fatto notare che Gasly ha un contratto con loro in Super Formula e che essendo in piena corsa per vincere il titolo del campionato che si concluderà a Suzuka proprio questo weekend, non l'avrebbero lasciato libero. Gasly ha mezzo punto di svantaggio da Hiroaki Ishiura, pilota Toyota, e comprensibilmente la Honda che in Super Formula negli ultimi anni ha dovuto sempre arrendersi ai rivali, non vuole perdere la grande occasione. Gasly quindi, prenderà l'aereo per il Giappone e non per gli Usa, dove disputerà le due gare finali della Super Formula a Suzuka. La Toro Rosso si è così ritrovata senza piloti in quanto Sainz è appena passato in Renault. Ecco quindi che è stato richiamato il bocciato Kvyat che era stato appiedato per Gasly dopo Singapore mentre per il secondo sedile rimaneva un grande punto interrogativo. Per la prima volta nella sua storia, il pro-

gramma Junior Red Bull, dopo il taglio a Niko Kari in Gp3, è privo di piloti nelle serie che contano sotto la F.1 e bisogna scendere in F.Renault 2.0 per trovare qualcuno con la tuta Red Bull. Chi far correre dunque ad Austin? La scelta logica portava a pensare a un pilota con esperienze con le monoposto 2017 e al di fuori del "giro" Red Bull. Ovvero, Palmer, appena sceso dalla Renault, oppure Giovinazzi, Sirotkin, Le-

clerc, Gealel che la Toro Rosso attuale l'ha guidata nei test di Budapest e in due FP1 a Singapore e Sepang. Si era anche parlato di Buemi, sempre parte del gruppo Red Bull e a lungo loro tester F.1 dopo essere stato messo da parte proprio dalla Toro Rosso alla fine del 2011 con 55 Gp disputati. Ma ecco che il nome estratto è stato quello di Hartley, pilota ufficiale Porsche dal 2014, vincitore a Le Mans lo scorso giugno e campione del mondo Wec LmP1 nel 2015 assieme a Webber e Bernhard. Cosa c'entra Hartley con la F.1? Brendon è stato un prodotto Junior di Marko e nel 2007 ha vinto in Eurocup F.Renault. Capelli lunghissimi e abbigliamento hippie, tanto che pareva uscito dal film Easy Rider, Hartley in realtà è sempre stato un serissimo atleta. 3° nel British F.3 2008 con Carlin, Marko lo ha portato in Wsr nel 2009, ma Brendon con la Tech 1 ha deluso. Velocissimo, sbagliava con estrema facilità. Nel 2010, sempre in Wsr, Marko gli ha messo a fianco nel team Tech 1 l'astro nascente Ricciardo. Hartley, ragazzo sensibile, ha sofferto molto la maggior competitività dell'australiano e a metà stagione Marko lo ha tagliato dal programma Junior. Hartley è riuscito a correre in Wsr anche nel 2011 con Charouz e a disputare qualche prova di Gp2, ma ormai il suo destino in formula era segnato. È quindi approdato nel mondo Endurance, la Elms, dove è subito stato uno dei più veloci. Ha imparato a gestire meglio le gare e il suo talento non è sfuggito alla Porsche. Da ricordare che nel dicembre 2008, Brendon ha guidato a Jerez la Red Bull F.1 e che nel 2009, sempre a Jerez, ha svolto due giorni di test con la Toro Rosso alternandosi con Bortolotti. Il primo giorno, dopo appena 3 giri del turno mattutino, Hartley fedele al suo credo picchiò saltando tutta la sessione... Ora è un altro pilota, un vero professionista. L'amore per le monoposto non lo ha mai lasciato e per il 2018 è in pole per correre in Indycar nel team Ganassi al fianco del confermato Scott Dixon. «Ho sempre inseguito il sogno di correre in F.1 e finalmente ce l'ho fatta», ha detto Hartley emozionato. Chissà, magari se ad Austin fa bene, considerando la penuria di piloti Junior Red Bull, potrebbe esserci lui al fianco di Gasly nel 2018. ●



Era dal 1984, Gp Germania, che un pilota neozelandese non si presentava al via di un Gp di F.1. Quella volta fu Mike Thackwell, a Austin toccherà a Hartley che sarà al via con la Toro Rosso

ANTEPRIMA

26-27-28-29

Ottobre 2017

**Qui puoi
trovare
i tuoi sogni.**

Con più di 5000 auto in vendita e oltre
600 ricambisti, Auto e Moto d'Epoca
è il più grande mercato in Europa.



Bonhams

In collaborazione con AUTO E MOTO D'EPOCA presenta
la prestigiosa asta di auto d'epoca **SABATO 28 OTTOBRE 2017**

Acquista on-line il biglietto d'ingresso su www.autoemotodepoca.com

AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA



Alla prova di Austin

IL CIRCUITO TEXANO, CON I SUOI SALISCENDI E L'ALTERNANZA DI CURVE RAPIDE E LENTE, METTE A DURA PROVA SOPRATTUTTO GLI ASSETTI E L'AERODINAMICA

Laddove una volta c'erano praterie, cavalli e cowboys – così ci raccontavano i film western - oggi c'è un circuito. E la F1 vi torna a correre da ormai sei anni. Siamo in Texas, ad Austin. E anche se il tracciato l'ha progettato il "solito" Hermann Tilke, bisogna riconoscere onestamente che è riuscito a mettere insieme un po' tutti quegli ingredienti che rendono un circuito completo e interessante.

Infatti i cinque chilometri e mezzo di pista sono suddivisi in tre settori abbastanza diversi tra di loro. Una prima parte in cui, dopo una svolta in salita a 120°, c'è una bella successione di curve piuttosto veloci da percorrere a gas spalancato, o quasi se la macchina non è ben bilanciata.

Il settore intermedio è poi caratterizzato da un allungo di più di un chilometro, al termine del quale si entra in un toboga di curve e contro-curves decisamente lente che caratterizzano il terzo settore insieme ad un paio di curve più ampie che chiudono poi il circuito portando al rettilineo del traguardo. Un circuito dunque abbastanza completo in cui conterranno sia le caratteristiche aerodinamiche che quelle teleistiche. Ma dove conterranno comunque anche le capacità velocistiche.

Curve rapide in rapida successione

Le simulazioni infatti ci confermano che la prestazione nei tre settori del circuito è influenzata da fattori diversi, proprio in seguito alle loro differenti caratteristiche. Emerge infatti che nel primo settore, oltre ovviamente all'efficienza in rettilineo, conta parecchio il livello di deportanza che si riesce ad ottenere. D'altra parte le curve affrontate in successione sono piuttosto veloci, anche se percorse quasi in pieno, e lì la vettura deve essere molto precisa e sicura in traiettoria per non trascinare

il pilota in correzioni improvvise sul volante. Nel settore intermedio, come è facile immaginare, conterranno le capacità velocistiche delle vetture, ovvero la loro efficienza in rettilineo (elevata potenza delle power-unit ma anche basso Cx).

Ma conterà anche molto l'efficienza aerodinamica, grazie soprattutto alle curve della prima parte di questo settore centrale. Infine, la parte conclusiva del tracciato sarà influenzata moltissimo dalla capacità di scaricare a terra tutta la potenza sfruttando al meglio il grip degli pneumatici. E poi conterà molto il carico aerodinamico, mentre il livello di Cx sarà praticamente trascurabile. Un'ultima curiosità che ci dice il modello di simulazione è che ad Austin 10 kg di peso significano quasi 4 decimi di secondo al giro.

Molto, se paragonato agli altri circuiti. Molto, se pensiamo quanto possa impattare sul cronometro una power-unit che ri-

sparmia carburante o anche una vettura con un basso Cx.

Un rettilineo da power unit

Alla luce di queste caratteristiche e considerando che per andar forte in Texas occorre dunque avere una vettura globalmente efficiente, è abbastanza ovvio che nelle ultime tre stagioni abbiano stradominato le Mercedes.

E facendo tesoro di cosa abbiamo visto nell'ultimo evento in Giappone, potremmo dunque attenderci ancora una certa supremazia delle Mercedes anche nel prossimo weekend. Ma non crediamo che sarà più così esagerata come abbiamo visto nelle passate edizioni. Perché qui ad Austin l'efficienza in rettilineo pesa meno che a Suzuka sul cronometro. Pertanto se la Mercedes non sarà al top anche dell'efficienza in curva trovando un bilanciamento aerodinamico ottimale (opera-



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

IN CIMA ALLA COLLINA

La piega a sinistra che segue al lungo rettilineo (in salita) di Austin: da lì i piloti si tuffano in una discesa che li porta alla successione di curve in grado di mettere in crisi qualsiasi telaio. In basso, Raikkonen e la Ferrari

zione che quest'anno non è sempre riuscita ai tecnici di Brackley), non riuscirà ad ottenere un contributo salvifico dalla sua power-unit come in Giappone. E sicuramente le Ferrari e le Red Bull saranno lì, pronte ad approfittarne. C'è da essere certi che queste ultime emergeranno proprio in quella danza di curvoni veloci del primo settore e pure nella parte finale, anche se poi nell'allungone centrale patiranno non poco.

Ma alla fine il cronometro potrebbe comunque premiarle, così come le SF70H se i tecnici di Maranello azzecheranno ancora una volta il set-up.

Ferrari male dodici mesi fa

La scorsa edizione del Gp di Austin fu un disastro con Seb e Kimi più vicini alle Force India che alle Red Bull. Più di un secondo preso dalle Mercedes in qualifica (e sei decimi dalle Red Bull) e gara terminata solo da Vettel a ben 43 secondi da Hamilton. Una fotografia impietosa che fortunatamente quest'anno abbiamo rimosso.

Certamente è auspicabile che le Rosse escano da quel tunnel depressivo in cui si sono cacciate dopo Monza riprendendo con tanta serenità quella strada virtuosa che fino ad agosto aveva garantito loro un'ottima competitività ed a Vettel la testa del Mondiale.

Perlomeno per non gettare all'ortiche tutto quel patrimonio costruito con competenza in inverno e manifestato efficacemente per due terzi di stagione. Certo 59 punti di distacco di Vettel da Hamilton sono un'enormità, ma è inutile piangerci sopra arrampicandosi precipitosamente e soprattutto nervosamente su soluzioni estreme e poco affidabili.

Il rischio di dilapidare anche il cospicuo vantaggio nella Classifica Costruttori nei confronti della Red Bull va assolutamente

rimosso e ricacciato negli incubi di fine estate.

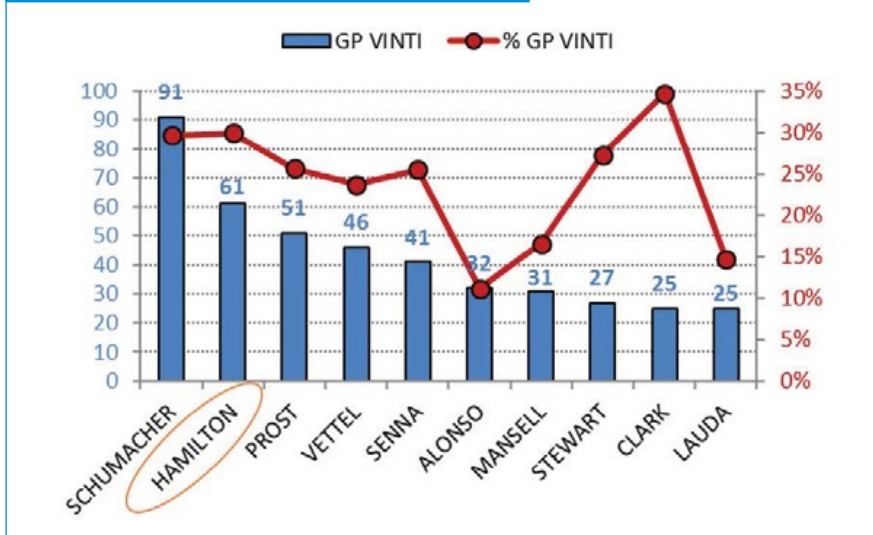
Poleman vincente due volte su cinque

Anche l'anno scorso si arrivò a questa gara con una situazione di classifica decisamente sbilanciata. Certo, tra Rosberg e Hamilton non c'era il divario odierno tra l'inglese e Vettel, ma i 33 punti rappresentavano comunque un qualcosa di abbastanza confortevole. Lewis vinse ed accorciò le distanze di 7 punti su Nico secondo al traguardo, ma, come ricordiamo, alla fine non gli servì a molto. Che poi, se guardiamo la Storia recente di questo Gp di Austin, Hamilton l'ha vinto ben quattro volte su cinque. Unica eccezione Vettel nel 2013 con la Red Bull. E, sempre per rimanere alle statistiche, solo due volte su cinque ha vinto chi è partito in pole position, a dimostrazione di gare comunque movimentate. Eccezion fatta proprio per il

Gp dell'anno scorso che fu noiosissimo e vide transitare al traguardo lo stesso treno di piloti che aveva svoltato alla prima curva, escluso lo switch Ricciardo-Rosberg.

Dicevamo prima del dominio di Hamilton ad Austin. Come forse ricorderete, proprio qui l'anno scorso Lewis festeggiò la sua cinquantesima vittoria di un Gp. A solo un anno di distanza, di vittorie l'inglese ne ha messe in cascina ben 11 in più per un totale di 61, di cui ben 40 ottenute da quando ha firmato con la Mercedes (nel 2013). Una percentuale tra Gp vinti e Gp disputati pari al 30%, raggiunta nella Storia della F1 solo da Senna e superata di poco negli anni Sessanta da Jim Clark. Sono numeri impressionanti di un talento oggettivamente grande. Certo è che sincronizzare la propria carriera con il ciclo di una vettura vincente aiuta a scalare le statistiche (citofonare Alonso per conferma...). ●

HAMILTON HA VINTO QUATTRO VOLTE



VERSO
GP USA

L'INTERVISTA

di Alessandro Bucci

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**È FUORI DALLA F1
DA DUE STAGIONI**

Con 95 Gp all'attivo e una vittoria, il 32enne Pastor Maldonado, a lato, non corre nel mondiale da fine 2015 e ha molta stima dei grandi rivali per il titolo 2017 Hamilton e Vettel, nell'altra pagina

**MALDONADO DICE DI NON CONDIVIDERE L'ATTUALE
FORMULA TECNICA IN VIGORE NEL CIRCUS
QUANTO A LEWIS E SEB, SONO DUE CAMPIONISSIMI
ANCHE SE ORA A SORPRENDERLO È FORCE INDIA!**

Pastor non

Chi segue il mondo del motorsport non può non conoscere la figura di Pastor Maldonado, uno dei piloti che più ha diviso critica e tifosi nell'epoca moderna della Formula Uno. Noto per le sue prestazioni velocistiche, le azioni irruenti in pista, gli incidenti spettacolari e le prese di posizione spesso controcorrente, Maldonado manca ormai da due anni nel grande Circus. Formatosi in Italia nel campionato nostrano della Formula Renault, il venezuelano conquistò il titolo l'anno successivo, vincendo la metà delle gare in calendario. Dopo alcuni anni abbastanza difficili Pastor sbarcò in Gp2 nel 2007, firmando tre anni dopo un accordo con il Rapax Team con il quale vinse il titolo della categoria. Questo biglietto da visita, unitamente alla forte sponsorizzazione dell'allora presidente venezuelano Hugo Chávez tramite la compagnia petrolifera statale Pdvsas, valsero a Maldonado l'approdo in Formula Uno nel team Williams. Tre le stagioni disputate da Pastor con la scuderia di Grove, centrando il successo a Barcellona nel 2012, dove partì dalla pole position e ingaggiò un bel duello con Fernan-

**LE POWER UNIT
SONO FRAGILI,
LA TECNOLOGIA
NON È AL TOP
E IL RUMORE
NON HA APPEAL**

PASTOR MALDONADO

”

do Alonso (allora in Ferrari) per la vittoria. Passato in Lotus (poi Renault) nel 2014, Pastor dopo una stagione molto deludente e una trascorsa tra luci e ombre, ha salutato il mondo della Formula Uno, dicendosi disposto a tornare solamente in presenza di una buona possibilità.

- Pastor, innanzitutto, cosa ne pensi della Formula Uno attuale e delle nuove macchine?

«Dunque, il regolamento non è cambiato molto, ma a destare problemi sono soprattutto le power-unit. Sin dalla loro introduzione hanno causato grattacapi ai progettisti, apparsi in difficoltà nell'estrarre il 100% dal motore. Mercedes è stato l'unico team ad ingranare subito, estraendo tutta la performance dalla macchina. Le altre squadre, invece, hanno riscontrato tanti problemi e si sono dovute concentrare nel risolverli. Anni fa si verificavano rotture, mentre ultimamente sono emersi dei problemi particolarissimi. Le power-unit sono fragili, la tecnologia non è al top e il loro rumore non è bello. Certo queste macchine vanno molto forte e, parlando con altri piloti, so che sono decisamente più belle da guidare.



ama il turboibrido



«Possono contare su una maggiore downforce grazie alle gomme più larghe e la potenza è aumentata molto. Tutto questo incrementa lo spettacolo. A uccidere un po' la F1 è la grande differenza che esiste tra i top team e le altre squadre. È sempre stato così, ma mai come negli ultimi anni».

- Ti ha sorpreso il progresso della Ferrari dopo le ultime deludenti stagioni?

«Si sa che Ferrari ha le carte in regola per essere al top. Quest'anno la stagione è partita con Mercedes favorita, un team che ha tutto per essere al vertice. È bello vedere questo confronto, con i due team che si sono spartiti le vittorie generando molto interesse per la Formula Uno. Quando vince un solo pilota o un solo team il gioco diventa noioso».

- Dopo il kappào di Vettel e la vittoria di Hamilton a Suzuka i giochi sembrano fatti. Pensi che il Mondiale sia ancora aperto?

«Matematicamente parlando Ferrari ha ancora delle chance di vittoria, ma onestamente sarà molto difficile per loro. Penso che il team lo sappia e sarà importantissimo gestire bene i distacchi, la strategia e l'approccio alle gare, dando il massimo ed evitando rotture. È questa la base da cui Ferrari deve partire».

- Hamilton non sta sbagliando nulla in questo 2017, nel quale ha eguagliato e battuto record storici. Un tuo commento sulla sua stagione.

«Lewis è sempre stato uno dei migliori piloti del lotto e con il tempo è maturato. In situazioni critiche ha fatto la differenza ed è stato più concentrato, assieme a Mercedes forma un pacchetto formidabile».

- Tu che in passato hai corso contro Hamilton e Vettel, che tipi di piloti e personaggi sono?

«Stiamo parlando di due campioni, due piloti molto forti e, al contempo, diversi. Sebastian è molto professionale, un pilota decisamente tecnico e appassionato della Ferrari, con un compagno di squadra fortissimo con il quale va d'accordo e che lo spinge a dare sempre il massimo. Il team e Seb hanno un ottimo feeling e questo è uno dei segreti del miglioramento Ferrari. Hamilton invece in Mercedes è a casa sua, si trova in un ambiente dove tutti credono in lui. Gestisce tecnicamente il team e si è guadagnato la loro fiducia. Bottas è un compagno di squadra forte, anche se si trovava molto bene con la macchina a inizio stagione, quando le gomme anteriori facevano fatica a scaldarsi. Lewis, invece, che guida molto con l'anteriore soprattutto in inserimento curva soffreva quella condizione, così la squadra ha lavorato sodo su questo aspetto e Valtteri è entrato in difficoltà».

- Verstappen, pilota che divide la critica, ha disputato una stagione con molte ombre, ma ora sembra star raddrizzando il campionato con prestazioni esenti da errori. Tu sei un sostenitore di Max o un suo detrattore?

«Mi piace tantissimo Verstappen. La stampa è stata un po' pesante nei confronti di un ragazzo così giovane che ha fatto una carriera incredibile. Max ha vinto gare e oltre a essere molto forte è molto professionale e appassionato. Certo, ha commesso errori, ma li commettono anche i piloti più esperti. Verstappen spinge sempre al massimo e la Formu-



GETTY IMAGES



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

VERSTAPPEN MI PIACE MOLTISSIMO. HA COMMESSO ERRORI, MA LI FANNO TUTTI. LA F1 HA BISOGNO DI LUI

PASTOR MALDONADO



la Uno ha bisogno di uno come lui, che regala spettacolo. Ci si lamenta che non c'è azione in pista, poi quando qualcuno si dà da fare viene subito criticato. Questo non è giusto».

- Renault ha avviato un programma a medio termine per rinforzare la squadra e provare a lottare per il Mondiale nel 2020. Come giudichi i loro nuovi acquisti?

«Penso si sarebbero dovuti muovere prima! Quanto accaduto l'anno scorso è stato vergognoso. Quando un team è professionale dovrebbe esserlo al 100%, cercando i migliori piloti a disposizione. Parlo avendo vissuto la situazione in prima persona, nella mia esperienza con il team Renault (all'epoca Lotus ndr) ho vissuto troppi up & down che non aiutavano la squadra. Quando ti trovi praticamente da solo in un team, con un compagno di squadra che non è interessato e non spinge è normale che la squadra non faccia progressi. Occorre una persona consistente in gara che pensi alle strategie e aiuti il team durante la corsa. In Renault hanno un



LA PRESSE

VINCITORE DEL GP DI SPAGNA 2012

Pastor, sopra, dopo il trionfo nel Gp di Spagna 2012 ottenuto lottando con la Ferrari di Alonso. A sinistra, Hulkenberg e Palmer su Renault, suo ex team, già Lotus. Sotto, eccolo con Lewis e Seb. A destra, è insieme alla moglie



buon potenziale, ma ci vorranno un po' di anni per arrivare dove si sono prefissati».

- La coppia di piloti Force India ha regalato spettacolo quest'anno, ma è stata anche difficile da gestire. Come vedi la rivalità interna tra Ocon e Pérez?

«È un bellissimo scontro tra due piloti forti e consistenti che stanno facendo una grande stagione. Hanno avuto dei problemi e potevano evitarli per il bene del team, ma è facile parlare da fuori. Ora devono voltare pagina. Sono un fan di Force India, con un budget nettamente inferiore rispetto alla concorrenza raggiungono prestazioni incredibili!».

- Quanto è stato difficile, nel corso della tua carriera, combattere contro le etichette di pilota con la valigia e di pilota che commette molti incidenti?

«Quando vai forte non piaci a tanta gente. Pensiamo a Hamilton, quando commette un errore gli cassa il mondo addosso, mentre quando vince tutti applaudono. Ho sempre avuto uno sponsor ingom-

brante dai tempi del kart, ma sono stato fortunato a essere venezuelano potendo contare su un Paese che ha creduto in me. Quello che dicono la gente e i giornali mi importa davvero poco».

- Che ricordo hai della vittoria a Barcellona nel 2012? Un successo celebrato anche dal tuo Paese, il Venezuela.

«Credo che sportivamente parlando sia stato uno dei giorni migliori del nostro sport. È stata l'ultima vittoria Williams e all'epoca non era la miglior macchina in griglia. Nel 2012 ero quasi un rookie e lavorammo duramente. In Spagna ero al top e la macchina rispose benissimo. Fu un weekend fantastico dove dimostrai che ero lì per vincere, come del resto ho fatto nelle categorie precedenti».

- Quanto è stato importante il sostegno del tuo Paese nel corso della tua carriera?

«Il governo del mio Paese è stato molto positivo nei confronti di tutti gli sport. Ho dimostrato di meritare un posto in Formula Uno e in quel momento il Venezuela era in un buon stato di forma sportivamente parlando. Molti Paesi in Europa, compresa l'Italia, hanno tanti talenti nell'automobilismo e si disinteressano di loro, per cui mi reputo orgoglioso di aver avuto un Paese che ha creduto in me».

- Che ne pensi della presa di posizione di Lewis Hamilton nei confronti di Donald Trump?

«Non è stato il primo e non sarà l'ultimo. Ci sono molti sportivi che hanno preso posizione contro Trump e ognuno è libero di esprimere il proprio pensiero».

- Non pensi occorrerebbe maggior distensione in F.1, soprattutto per quanto concerne la libertà d'espressione concessa ai piloti?

«Con Liberty Media la Formula Uno ha fatto progressi, aprendosi maggiormente al pubblico, ma c'è ancora molto lavoro da fare facendo un paragone con altri sport. Se pensiamo che uno spettatore può arrivare a spendere 500 euro per un biglietto, penso meriterebbe di poter essere più vicino al suo idolo e magari di conoscere i meccanici. La Formula Uno è lontana anche dagli sponsor, è tutto molto limitato. I piloti giocano un ruolo importante e penso che si guardi troppo solo ai campioni e non a tutti i concorrenti. Pérez, ad esempio, è un pilota molto veloce che ha realizzato tanti buoni risultati ed ha un Paese gigantesco (il Messico ndr) che lo supporta economicamente e moralmente. Penso sia un modello da prendere ad esempio: Sergio porta anche tanti sostenitori alla F.1 e non dimentichiamo che, quando corre, un Paese intero si alza a un altro orario per vedere i Gp e di questo la serie dovrebbe essergli grata».

- Quali sono i tuoi piani futuri? Vedremo presto Pastor Maldonado in pista?

«Attualmente sto molto bene con la mia famiglia e ora sto disputando un altro campionato, quello di papà! Voglio godermi questa opportunità e poi vediamo. Tornerò in pista quando sarà il momento, non mi interessa tornare in Formula Uno solo per poter dire di esserci. Il mio obiettivo è vincere, cosa che ho fatto in tutte le categorie in cui mi sono cimentato. Molti piloti stanno nel Circus solo per poter dire di essere in quella categoria, ma a me non interessa». ●

SONO UN FAN DI FORCE INDIA, CON UN PICCOLO BUDGET FA MIRACOLI E HA DUE PILOTI MOLTO FORTI
PASTOR MALDONADO





La **F.1** turboibrida ha rotto ma indovinate cosa...

Finalmente qualcuno comincia a sbottare. Questa settimana, per esempio, Helmut Marko: «Vorrei che i motori della F.1 2021 fossero dei V12 aspirati con potenza e sound che i tifosi desiderano». E giù a rincarare la dose: «La F.1 dovrebbe convertirsi in un bene di consumo, invece d'essere amica della tecnologia. La gente ama l'iPhone perché è facile da usare, non perché vogliono conoscere la tecnologia che è al suo interno». Fosse per Marko, gli aspirati belli ignoranti tornerebbero già dal 2019. Presa di posizione molto simile a quella di Pastor Maldonado sull'As che state sfogliando.

Dai, sotto sotto il il loggione non ne può più della filosofia turboibrida applicata alla F.1. Motori assurdi, né carne né pesce, pippe mentali tradotte in materiali & sistemi pregiati e costosissimi, che fino a oggi hanno interessato solo quattro Costruttori in quattro anni. Creando un trimarca più la Honda, sorta di Dtm motoristico per monoposto, ossia un totale fallimento. In termini di contenimento delle spese, di appeal, di sound, di spettacolarità, richiamo e consenso tra potenziali concorrenti nonché, non ultimi, gli spettatori.

Esclusivo circolo della canasta - con tutto il rispetto per la canasta - che ha dato vita a una delle polarizzazioni più schiacciati di vittorie su un solo marchio, la Mercedes, senza peraltro mai invogliare nessuno a entrare in lizza. Fatta salva la sciagurata power unit Honda o la fantomatica Cosworth, la quale ha puntualizzato che se non tolgono almeno l'iper-costoso Mgu-H - motore elettrico che gira sull'alberino del turbocompressore - in F.1 non rientra manco morta.

Ma a ben guardare nelle corse è tutta la variegata, multiforme, cervellotica e astrusa filosofia dell'ibrido che è già bell'e sepolta. Anche se tanti, troppi, fanno finta di niente e guardano da un'altra parte. Su, ci manca solo che in ossequio alle filosofie politically correct del motorismo introducano le barriere fonoassorbenti davanti alle tribune.

La F.1 appare ingessata e stufa, mentre il Wec s'è rovinato inseguendo la follia di vetture ipercostose e fragilissime, con budget pazzi e tecnologia estrema, fuori tema e lunare rispetto a quella richiesta nella produzione di serie.



SUTTON-IMAGES.COM

Morale della favola, quest'anno a Le Mans ha sfiorato la vittoria la forte squadretta LmP2 marchiata Jackie Chan, perché i più telescopici costruttori del pianeta stavano finendo a gambe all'aria, strozzati da temi tecnici sfiancanti e folli. E l'anno prossimo, se riballa la Toyota, trionfa la Ginetta.

In poche parole, il Wec s'è rovinato la rinascita e la F.1 in questi quattro anni - fatta salva la prodezza di rivivescenza della Ferrari 2017 - ha dato vita al monologo tecnologico più sterile e palloso dell'era moderna.

In poche parole, l'ibrido non serve a niente, nelle corse. Ripeto, è solo una vuota sega mentale voluta dalla Fia, a partire dall'ultimo Mosley. Chi se ne è tenuto ben lontano, ha fatto bingo e s'è salvato. Guardate i rally, con le entusiasmati Wrc Plus. Mica scemi, eh.

Cambiando emisfero agonistico, le moto non si son fatte infinocchiare. I costruttori giapponesi nel motomondiale se ne fregano di politica, futuro, tendenze e emissio-

ni zero. Hanno fatto fuori il due tempi per il quattro, sì, ma poi è finita lì. Benzina, cavalli, gas e pedalare.

Per il resto la gara "zero" più importante del mondo dal 2012 a oggi si corre al TT dell'Isola di Man per le due ruote pulite. Riga.

La verità è che esistono due mondi: i motori endotermici e quelli elettrici. O di qua o di là. Gli ibridi son solo passaggio volatile, instabile e momentaneo. È da pazzi basare le corse su essi.

Il mese scorso l'amministratore delegato di Volkswagen, Matthias Muller ha dichiarato non certo a caso: «Gli ibridi sono solo un ponte verso il futuro. Ma non si investe pesantemente in tecnologie che hanno una durata relativa».

In poche parole, tornando a noi, viva la F.1 bella ignorante, aspirata, rumorosa, deflagrante, casinara e iperclassica. E, parallelamente, certo, viva la Formula E silenziosa, futurista, sperimentale, city friendly e a emissioni zero, ovviamente sempre più murata di Costruttori veri, tedeschi e non. Ma basta demenziali vie di mezzo.

Gli appassionati duri e puri con i trans meccanici mica si divertono. E invece per un lustro intero - anzi no, dal primo kers datato 2009 - continua questa presa in giro di voler nei Gp i recuperi d'energia. E le boiate semi-elettriche che finiscono col tener lontani costruttori e spettatori dalle corse tanto quanto i bagnini dalle turiste cesse. Come se per debellare l'anorexia si decidesse che da oggi in poi Miss Universo deve guardare al futuro sostenibile, pesare almeno 94 chili, avere il culo basso e sfilare in ballerine sormontate da pigiami felpati. Per questo, dieci, cento, mille Helmut Marko. E, quanto prima, una ventina di motori V12 pronti a tornare a rugire, meravigliosamente, al via di un Gp. Quanto a Miss Universo, Dio ce la mantenga. ●

UNICUSANO.IT

SIAMO LE SCELTE CHE FACCIAMO

GIURISPRUDENZA • INGEGNERIA • SCIENZE POLITICHE
ECONOMIA • SCIENZE DELLA FORMAZIONE • PSICOLOGIA



UNIVERSITA'
NICCOLO' CUSANO

800 98 73 73

follow us   



Danni in calce



PANICO PER SEB IN GRIGLIA A SUZUKA E POI ARRIVA IL TAPIRO...

Sopra, la crew Ferrari al lavoro sulla SF70-H di Vettel in griglia di partenza a Suzuka, per la candela kappaò. A destra, la consegna ad Arrivabene del Tapiro d'Oro di Striscia la Notizia, con Staffelli. Nell'altra pagina sotto, Amon nel 1970 su March e, in alto, Massa a Singapore 2008



A VOLTE ANCHE IN FORMULA UNO BASTA UN GRANELLO DI POLVERE PER BLOCCARE UN INGRANAGGIO COMPLESSO. È IL CASO DELLA CANDELA ANDATA KAPPAO SULLA FERRARI DI VETTEL, A SUZUKA. D'ALTRA PARTE LA STORIA DEL MONDIALE È PIENA DI PROBLEMI APPARENTEMENTE BIZZARRI CHE HANNO ROVINATO UN GP O UN INTERO CAMPIONATO AI PILOTI CHE SI SONO TROVATI A SUBIRLI

olabili da **59**euro

LA CANDELA DI VETTEL È LA PROVA DI COME UN PARTICOLARE POSSA ROVINARE UNA GARA E/O UN MONDIALE. ECCO ALCUNI ESEMPI DI STRANI PROBLEMI DALLE GRAVI CONSEGUENZE

di **Mario Donnini**

Storie di candele e tapiri. Di drammi sportivi e sdrammatizzazioni. Con forniture che bruciano e ambizioni manco fossero fornaci. E Marchionne che scuote la testa di fronte a una candela da 59 euro, la quale freddandosi gela ambizioni in casa Ferrari. Eppure la F.1 è questa. A metà tra scienza assoluta, negromanzia e perturbazioni semi-alchemiche. Ricca d'esempi di strani problemi portati da piccoli particolari con grandi conseguenze. Impossibile elencarne tanti, figuriamoci tutti. Ma alcuni vale la pena ricordarli.

La faccenda dei gremlins

Gremlins. Lui stesso accetta che vengano definiti così. Stirling Moss resta uno dei più grandi piloti d'ogni tempo, mai iridato, ma 4 volte vice-campione. Ebbene, sul più bello gli son sempre arrivati i gremlins, spiritelli invisibili e dispettosi, a provocare danni decisivi. Fin dall'inizio, a Monaco 1955. Con Fangio out al 49esimo giro, Moss ha un anno luce di vantaggio sui rivali, ma al giro 81 fa fuori un ingranaggio-valvola. Fine. Sarebbe stata la sua prima vittoria mondiale.

Il destino non si vuole far riscrivere

Stephen King nel libro "11.11.63" parla di coefficienti di viscosità del destino. Resistenze che la sorte e la storia esercitano prima di venire domate e riscritte. Per esempio, tanti hanno trovato difficoltà assurde per ottenere il primo centro iridato. Oltre a Moss, pensiamo a Alesi che ci ha messo una vita, a Patrese che per colpa di un pistone si gioca Sudafrica 1978, ma anche a Graham Hill su Brm P48, nel British Gp a Silverstone 1960. Gli si spegne la macchina in griglia per motivi misteriosi, parte ultimo, passa tutti e al giro 55 su 77 torna primo, ma accusa guai ai freni posteriori, con un disco che fa ciao. E al 72esimo passaggio esce perché la Brm non frena più. Fine. Inizierà a vincere Gp due anni dopo, laureandosi iridato. O pensiamo al British Gp 1969 in cui Stewart battaglia con Rindt che non ha mai vinto un Gp. In pieno duello Jackie nota che l'ala del rivale sta collassando, iniziando a sfregare su una ruota posteriore. Stewart glielo segnala, Rindt con un danno da pochi dollari deve fermarsi ai box, per una riparazione d'emergenza e alla fine è 4°.

L'odissea di Chris Amon

A volte, poi, la storia riesce a non farsi riscrivere affatto, creando capitoli anomali. Amon è il pilota più sfor-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





← tunato, non avendo mai vinto un Gp iridato. Nel 1967, al primo anno in Ferrari, a Watkins Glen ha la vittoria in tasca, quando il suo motore resta senza olio. Poco dopo in Messico domina ma è in panne in vista del traguardo per un errore di calcolo del team. E questo è niente. Nel 1968, parte dalla prima fila otto volte su dodici, ma zero titoli. Solo un 2° e un 4° posto, per lui. In Spagna è leader solitario e lo tradisce il cambio, in Belgio idem e un sasso gli frantuma il radiatore; a Brands Hatch pare vincere e deve rallentare per un consumo anomalo delle gomme; a Monza duella con Surtees, ma esce di strada e sbaglia lui. Pace. In Canada Chris comanda per 72 dei 90 giri, ma fin dal via la frizione non va e alla lunga il cambio si blocca, lasciandolo a piedi.

Quando epica & sfiga divengono memorabili

Epica & sfiga proseguono nel 1969. In Spagna Chris spopola - mezzo minuto su Stewart -, ma va out. Si brucia un fusibile che tramite il cavo elettrico manda a ramengo la pompa della benzina. E il leggendario Borsari con un un fusibile nuovo nel taschino va a raccattare la Rossa, cambia il pezzo e il motore torna a rombare, bello pieno.

Al di là della Ferrari, a Monza 1970 Amon su March sembra il più in forma nel drappello che si giocherà la gara in volata, ma a pochi giri dalla fine gli parte la visiera e resta a occhi scoperti. Bye bye. E a Clermont Ferrand 1972, quando stradomina su Matra, lo ferma una foratura.

Pompe benzina, collirio & pietre

Lasciamo stare i casi in cui si perde un Gp per un bicchiere di benzina, perché son mille, specie dagli Anni '60 agli Anni '80, in piena formula consumo. Però certe volte capitano fatti che fanno pensare a un disegno grande e invisibile, affinché le cose vadano in un certo modo e non in un altro.

Nel Gp del Sudafrica 1968 il privato 44enne John Love affronta il weekend con due pompe benzina, just in case. Arriva Siffert e gliene chiede una in prestito. Love gli cede quella che fa consumare di meno, tanto il locale partecipa alla corsa senza ambizioni. Ma il Gp avrà uno sviluppo pazzesco, Love finirà al comando e sul più bello dovrà fermarsi per rabboccare, causa elevato consumo. Bastava montare la pompa giusta e Love, 2° alla fine, avrebbe vinto. Meno dannoso ma folle ciò che accade a Laffite (Williams) prima del via del Gp Usa 1975, perché, volendosi mettere due gocce di collirio, prende la boccetta sbagliata e applica agli occhi il liquido destinato a pulire la visiera. Jacquot vede solo nebbia e salta la gara. Allora Frank dirotta Lella Lombardi sulla monoposto restata libera, ma la vettura non si accende, quasi fosse maledetta.

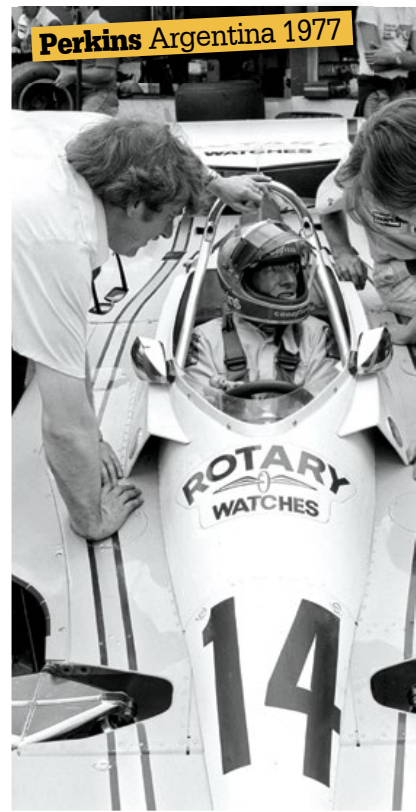
Incredibile anche Jarier in Canada 1978, dominatore su Lotus 79, ma fuori gara perché un sasso rompe un radiatore e le temperature alle stelle gli friggono il motore.

Cose dell'altro mondo

Dai, di cose strane e fin buffe la F.1 è piena. Nel 1977 la Brm salta il Gp d'Argentina perché la cassa in cui è stivata la monoposto risulta più grande della porta dell'aereo. In Portogallo 1988 il ferrarista Berger



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



QUEL KAPPAO ELETTRONICO DI BERGER
 Nel Gp del Portogallo 1988 Berger - sopra, dietro Gugelmin - rischiò grosso quando all'uscita dei box le sue sospensioni iperevolute "impazzirono", per un improvviso tilt facendogli perdere il controllo della sua Ferrari

si rovina la corsa perché si aziona l'estintore di bordo. Cinque anni dopo Gerhard picchia duro, sempre a Estoril, perché gli impazziscono le sospensioni in uscita dalla pit-lane, e l'anno dopo a Monza è out beccando, sempre nelle sospensioni, la camera car del compagno Alesi.

Damon Hill merita di vincere Ungheria 1997 su Arrows-Yamaha fino a che un guaio alla pompa idraulica gli blocca il cambio in terza marcia e ciao mare. E che dire di Herbert che nel 1998 è out di motore a Monaco perché un meccanico si scorda di rimuovere la cover della bocca del radiatore e a Monza con un altro dei suoi - si spera non lo stesso - che lascia nell'abitacolo una chiave inglese incastrata sotto il pedale del freno...

E la ruota momentaneamente sparita al cambio



Love Sudafrica 1967



Jarier Canada 1978



D. Hill Ungheria 1997



Herbert Monaco 1998



Irvine Europa 1999



Albers Francia 2007

gomme Ferrari di Europa 1999, che manda in malora l'iride di Irvine? Bah.

Portarsi via il distributore

Proseguendo random, c'è Albers su Spyker che si porta via il distributore in Francia 2007 oltre a Massa il quale, ripetendo l'esperienza a Singapore 2008, si gioca il titolo. Brutto anche il semiasse non fissato a far paura a Raikkonen, nelle prove di Bahrain 2006 e strano Webber a Singapore 2008 che trita il cambio perché un'interferenza elettronica ordina al meccanismo di mettere due marce contemporaneamente... E si potrebbe andare avanti all'infinito. Lo stesso Enzo Ferrari, il quale ufficialmente sosteneva che la sfortuna non esiste, quando Amon si ritirò gli spedì una foto-dedica con su scritto: "al

FATICOSE RICERCHE PER LA GOMMA DI IRVINE

La stagione 1999 per la Ferrari fu letteralmente rovinata da un cambio gomme ritardato al Gp d'Europa al Nurburgring sulla monoposto di Irvine. Nessun danno economico, ma la gomma che non spuntava fuori provocò una perdita di tempo (e di punti) catastrofica per le ambizioni iridate di Eddie...

pilota più bravo e sfortunato". Lo stesso Drake a Forghieri, tutte le volte in cui c'era da assumere un nuovo portacolori, come domanda finale buttava là: «Sì, ma questo è pure fortunato o no?». Perché in F1 essere immuni dalla tirannia capriciosa delle piccole cose è arte invidiata e financo magica. Come, se non più, della maestrie mostrate al volante o al banco prova. ●



Ogier ti decidi?

TRAMONTATA L'IPOTESI HYUNDAI,
TORNA IN AUGE QUELLA CITROËN.
E QUESTA SETTIMANA
IL FRANCESE DOVREBBE PROVARE
LA C3 SENZA PIÙ TERGIVERSARE

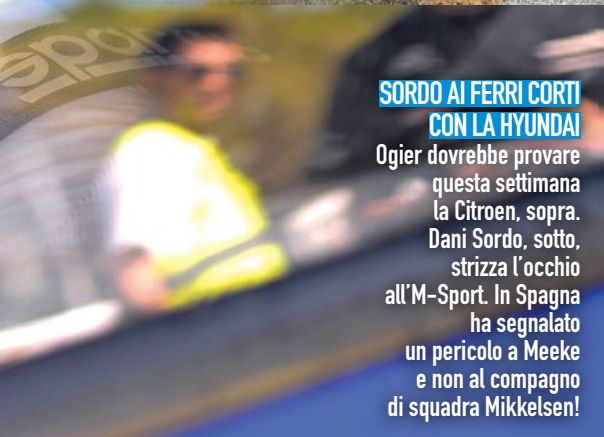
di [Marco Giordo](#)



Sébastien Ogier continua a polarizzare il mercato piloti. Il pilota transalpino si sta ancora guardando intorno e la grossa novità è l'abbandono delle trattative da parte della Hyundai, annunciato da Michel Nandan la scorsa settimana al sito Rallye-Magazin.de. Ogier, ha affermato il team principal Hyundai, non correrà per la squadra coreana nel 2018. Ma finito il sogno, che in pratica è durato solo un paio di settimane, ne è continuato un altro. Il sogno francese, quello della Citroën e di tutta una nazione che rinvoca Ogier al volante di una vettura del Double Chevron e con gomme prodotte a Clermont Ferrand (Michelin). Il massimo per gli sciovinisti cugini francesi. E si mormora che Ogier e Ingrassia proveranno questa settimana la C3 Wrc. L'ennesimo colpo di scena della telenovela del quattro volte campione del mondo, per il quale a questo punto la Casa di Satory diventa la prima scelta. L'alta resta la M-Sport che però a livello di "argent" non può certo competere con l'équipe francese.

Reazioni a catena

Le decisioni di Ogier stanno tenendo in scacco un po' tutte le altre. L'altra notizia che ha caratterizzato il mercato piloti riguarda Dani Sordo, che è in rotta con la Hyundai. Il pilota spagnolo, che non correrà in Australia per scelta della squadra (sulla terza i20 Wrc ci sarà Paddon) è stanco di veder montati sulla sua vettura gli assetti scelti da Neuville, un fatto di cui si lamenta spesso. Non ha poi digerito l'arrivo di Mikkelsen, con conseguente scelta della squadra di offrire a lui una stagione a metà servizio. Durante il Rally Catalunya, Sordo è stato visto al service park di Salou con gli uomini della Citroën ma soprattutto è stato visto parlare fitto con Malcolm Wilson. Da qui i rumors sul suo cambio di casacca, favorito dal fatto che il team manager britannico cerca di allestire comunque una squadra competitiva per il 2018 e non è un mistero che Sordo gli piace per la costanza dei suoi risultati. Lo spagnolo è l'unico driver ad essere sempre riuscito a fi-



SORDO AI FERRI CORTI CON LA HYUNDAI

Ogier dovrebbe provare questa settimana la Citroen, sopra. Dani Sordo, sotto, strizza l'occhio all'M-Sport. In Spagna ha segnalato un pericolo a Meeke e non al compagno di squadra Mikkelsen!

fotografie GETTY IMAGES

nire nei punti in questa stagione. Il malessere dello spagnolo con la Hyundai è stato evidenziato anche dalle immagini della speciale di Savallà - fornite dalla stessa Wrc Tv - che hanno fatto vedere come Sordo abbia segnalato a Kris Meeke, di cui è grande amico, di non tagliare la traiettoria nella curva dove lui stesso aveva staccato una ruota. Ma il bello è che Sordo non ha però fatto la stessa segnalazione al suo nuovissimo compagno di squadra Mikkelsen, che così ha staccato anche lui la ruota anteriore destra e si è dovuto a sua volta fermare! ●



LA SITUAZIONE TEAM PER TEAM

HYUNDAI

Situazione di stallo nella squadra coreana, che ha già sotto contratto per la prossima stagione quattro piloti: Mikkelsen, Neuville, Paddon e Sordo. In Galles correranno tutti e quattro, in Australia vedremo invece all'opera tre i20 Wrc con Neuville, Mikkelsen e Paddon. La squadra coreana, pur essendo l'unica disposta a garantire a Ogier l'ingaggio di 6 milioni di euro che chiede, si è ritirata dalla trattativa ed ha ributtato la palla nel campo del francese.

M-SPORT

Malcolm Wilson oggi non può garantire l'ingaggio richiesto da Ogier e così si guarda attorno per assortire la squadra 2018. Dove ci sarà sicuramente Elfyn Evans. Oltre a Sordo, Wilson segue da vicino le scelte di Ott Tanak, che oggi è la sua prima scelta ma è sempre più nel mirino della Toyota. Sempre valida è poi l'ipotesi Suninen come terzo pilota, le basi per l'accordo con Timo Jouhki sono state già gettate da tempo.

TOYOTA

C'è chi dice che la firma tra Tanak ed il team di Mäkinen sia davvero imminente. A prendere tempo è però adesso il pilota estone, che resterebbe in M-Sport se avesse i galloni da primo pilota. E così stanno man mano salendo le possibilità di conferma di Juho Hanninen, che è risultato di gran lunga il miglior pilota Toyota nella ultime tre gare.

CITROËN

A Salou, sul palco d'arrivo, a salutare la vittoria di Kris Meeke c'era anche Linda Jackson, la "Directrice" della Citroen, l'amministratore delegato della casa di Satory. Yves Matton ha confermato da tempo i suoi 4 piloti (Meeke, Breen, Léfèvre e Al Qassimi) ed ha un budget a disposizione per portare Ogier sulle vetture rosse. Se il pilota di Gap abbasserà un po' le sue pretese economiche, oppure se potrà integrare l'ingaggio con lo sponsor Red Bull, la sensazione è che i giochi si chiuderanno subito. E rivedremo dopo sette anni Ogier al volante di una Wrc della marca del Double Chevron. ●

Dedicato a Colin

RALLYLEGEND ALL'INSEGNA DEL MITO McRAE, CON I CAMPIONI DEL MONDO CHE GLI RENDERANNO OMAGGIO A DIECI ANNI DALLA SCOMPARSA. A SAN MARINO ANDRÀ IN SCENA UN AMARCORD DECISAMENTE UNICO



di Sergio Remondino e Leo Todisco Grande

Da un'idea nata in collaborazione con Luis Moya, il Rallylegend tra fuori un altro colpo di teatro e rinnova la sua tradizione, ormai consolidata, di evento unico e inimitabile nonostante i... numerosi tentativi d'imitazione. Dieci anni fa ci lasciava il grande Colin McRae e così sia Moya che gli inventori del Legend, Paolo Valli e Vito Piarulli, hanno deciso che valeva la pena dedicare un'edizione della loro manifestazione allo scozzese divenuto icona della specialità. Per farlo occorreva un supporto adeguato ed ecco la "seconda parte del piano": rendere onore al leggendario McRae tramite i campioni del mondo, presenti a bordo di una vettura che hanno condotto all'iride! Bello e impossibile? No, bello e difficile, perché "la banda dei tre" è riuscita a mettere insieme quasi tutti gli iridati, trovando inoltre dei degni sostituti per chi non c'è più o per chi proprio non potrà esserci. Fornendo loro una vettura con la quale hanno vinto. Qualcuno, come detto, per motivi vari mancherà ma sono tanti quelli che hanno garantito la loro presenza: Munari con la Stratos, Vatanen con la Ford Escort MkII, Blomqvist con l'Audi S1, Salonen con la 205 T16, "Kkk" e Biasion con le Delta, Auriol con la Toyota Celica, Gronholm con la 206 Wrc, Solberg con l'Impreza, Loeb con la C4 e Ogier con la Polo. E Kris Meeke, che campione del mondo (ancora) non lo è, sarà al volante di una Xsara ex-Colin, il mito che l'ha aiutato agli inizi di carriera. Bello (e possibile), no? -----▶

TUONO BLU INDIMENTICABILE

Una Subaru Impreza Wrc in azione sulle speciali del Legend: la vettura è divenuta un'icona dei rally grazie soprattutto alle gesta del grande Colin McRae, nell'altra pagina



DEDICATO A COLIN

2017 15° 2017
RALLYLEGEND
Repubblica di San Marino

Un vero e proprio eden del rallyista, un paradiso per gli appassionati: quando mai potrà capitare di trovare di nuovo tutto questo ben di Dio, questo "capitale umano" e tecnico radunato? Il sabato sera, al Rally Village, ci sarà una conferenza stampa con tutti i protagonisti e la domenica si assisterà alla loro parata sul percorso della prova "The Legend". Gli organizzatori s'attendono per i tre giorni della manifestazione un'affluenza che potrà oscillare tra 60 e 70mila presenze: una fiumana umana. Tanto sanno suscitare oggi i rally.

Grandi sfide nelle gare

Alla "storia di copertina" del 15esimo Rallylegend si va ad aggiungere il tradizionale humus della gara vera e propria, con molti iscritti (140), tante belle vetture che hanno fatto la storia della specialità e tanti ottimi piloti pronti a sfidarsi nelle tre categorie classiche: Myth, Historic e Wrc-Kit. Con la piacevole presenza di italiani di rango quali Miki Biasion, "Tony" Fassina, "Lucky" Battistolli, "Odeon" Noberasco, Piero Longhi, Andrea Aghini, Andrea Navarra, Simone Campedelli. Una bella ciliegina sulla torta per la Woodstock dei rally. Tutto, insomma, ci porta ad un week-end di full immersion nello sport che amiamo. Con un occhio ancora più attento alla sicurezza, soprattutto dopo il tragico incidente dello scorso anno. Gli organizzatori non hanno lesinato l'impegno ed hanno affidato ad un super esperto quale Tiziano Siviero tutto il piano sicurezza generale. Ogni metro di ogni prova speciale è stato passato al setaccio, sia a livello di percorso che di allestimenti, e nei tre giorni di gara ci sarà una presenza complessiva di 600 commissari. Roba che neanche un Mondiale... ●



fotografie BETTIOL



ANCHE NEUVILLE TRA I CAMPIONI IN PASSERELLA

Juha Kankkunen sarà al Colin McRae Tribute con la Delta, sopra. E Stig Blomqvist avrà l'Audi Sport Quattro S1, sotto. Thierry Neuville, poi, si esibirà con una Hyundai Wrc della Hmi. A sinistra, dal basso, Miki Biasion con Vito Piarulli e Paolo Valli sulla Delta S4





Tributo iridato al re del traverso

CAMPIONI DEL MONDO, VETTURE-ICONA, LA FAMIGLIA McRAE. ECCO COME SI PREPARA IL RICORDO DEL MITO COLIN

Tre eventi in due giorni, che si tatteranno nella memoria di chi ci sarà. Ma che si trasmetterà anche alla moltitudine di chi ha i rally nel cuore. Tutto all'interno del "Colin McRae Tribute" di Rallylegend, evento che vuole celebrare la memoria del grande campione a dieci anni dalla tragica scomparsa e che sarà un momento unico, irripetibile, di quelli da raccontare a figli e nipoti con un orgoglioso "io c'ero". Dodici campioni del mondo, cinque navigatori iridati, la famiglia McRae presente e attiva. Un gruppo di miti tutti insieme come non s'era mai visto. L'elenco è da brividi, c'è quasi tutto l'al-

bo d'oro del Mondiale. Che ha abbracciato l'idea con entusiasmo e grande partecipazione. In ordine sparso, Sebastien Loeb (Citroën C4), Sebastien Ogier (Vw Polo R), Stig Blomqvist (Audi Quattro S1), Mikki Biasion (Lancia Delta), Juha Kankkunen (Lancia Delta), Tommi Mäkinen (Mitsubishi Lancer), Marcus Gronholm (Peugeot 206), Ari Vatanen (Ford Escort MkII), Timo Salonen (Peugeot 205 T16), Didier Auriol (Toyota Celica), Petter Solberg (Subaru Impreza). Ci sarà - di diritto - anche Sandro Munari (Lancia Stratos), vincitore della Coppa Fia 1977, riconoscimento internazionale al miglior pilota quan-

do ancora non era stata istituita la titolazione iridata. E ci saranno, a rappresentare i fuoriclasse iridati purtroppo scomparsi, i navigatori Hans Thorszelius per Bjorn Waldegard e Robert Reid per Richard Burns. Reid sarà a bordo di una Subaru Impreza proprio ex-Burns, con Alessandro Carrara al volante. Un plotone di campioni che, fino ad oggi, non si era mai visto. Con Carlos Sainz che sarà presente in collegamento via Skype, e Luis Moya, suo navigatore storico, a rappresentarlo di persona.

«È un grande risultato, per un evento di cui siamo orgogliosi - commenta uno degli organizzatori, Vito Piarulli - Colin McRae è un campione nel cuore di tutti. E l'omaggio di Rallylegend voleva essere adeguato al suo carisma. La sua famiglia ha apprezzato e sarà con noi, in macchina, in prova speciale. Grazie a Luis Moya, ex-navigatore iridato per noi appassionato ambasciatore di Rallylegend nel Mon-

diale, siamo riusciti in un'impresa che ci sembra un po' folle all'inizio ma che abbiamo trasformato in realtà. Una bellissima realtà».

Anche perché non "solo" saranno presenti tutti questi grandi campioni ma ognuno sfilerà al volante di una vettura con la quale ha conquistato un titolo. Un lavoro di ricerca lungo, immane e certosino.

Per due giorni, sabato 21 e domenica 22, tutti questi giganti dei rally saranno a Rallylegend, per la conferenza "Colin McRae Tribute", per la "Champions for a Champion Parade", la sfilata al volante delle vetture con cui hanno vinto i titoli mondiali, e della "Colin's Parade", la parata delle macchine più importanti del compianto campione scozzese.

Guidate da Alister McRae, al volante della Subaru Legacy degli inizi di carriera del mitico fratello, che avrà come navigatore Derek Ringer, codriver di Colin, e poi da papà Jimmy McRae, al volante di una Ford Sierra Cosworth. E Kris Meeke avrà l'onore, come lui stesso ha sottolineato, di guidare la Citroën Xsara Wrc pilotata a suo tempo da Colin. Spettatrice d'eccezione, infine, Hollie, figlia oggi 19enne dell'indimenticabile Colin. ●



C'E ANCHE ALISTER

A San Marino McRae Junior, sopra, guiderà una Subaru Legacy e non mancherà la Focus Wrc, in alto, del fratello Colin. Al Legend si rivedranno Ogier sulla Vw Polo, a destra, e Loeb sulla Citroën C4, a destra in basso



“Lucky” da battere

SFIDA IN LANCIA DELTA FRA IL PILOTA VENETO E TRELLES. OCCHIO A RIOLO CON LA SUBARU E NOBERASCO SU BMW

Sfida al calor bianco tra le “Myth” fra le Lancia Delta di “Lucky” Battistolli, campione europeo e italiano con le storiche vincite lo scorso anno a San Marino, e dell’uruguayano Gustavo Trelles, pluri ridato nel Gruppo N di qualche anno fa. I due dovranno guardarsi da un sempre veloce “Totò” Riolo (Subaru Legacy, primo nel 2016 fra le “Historic”), vincitore lo scorso anno, e da Gabriele Noberasco, che promette spettacolo con la Bmw M3. Vettura che userà anche Fabrizio Colombi, noto pilota-preparatore. Anche qui da tenere d’occhio la rappresentativa sanmarinese, con Marcello Colombini (Bmw M3) e Loris Baldacci (Renault Clio Williams). Affezionata a Rallylegend l’ex-campionessa italiana Chantal Galli, in gara con una Lancia Delta 16V. ●



fotografie BETTIOL



LANCIA SEMPRE REGINE

Un magnifico traverso di “Lucky” con la Delta, sopra: la sempre stupenda Stratos, sotto, e la Rally 037, a fianco: tre icone della specialità



NELL'AFFOLLATA CATEGORIA HISTORIC

C'è “Tony” con la Stratos

L’Historic è la categoria sempre molto ammirata, la vera essenza di Rallylegend. E come consuetudine è di grande qualità il parco macchine, che abbraccia la “prima era” dei rally. Grandi nomi al via, con le partenze che saranno inaugurate da Louise Aitken-Walker, vincitrice del titolo Mondiale Dame nel 1990, che sarà al volante di una Talbot Lotus Gruppo 2. In gara l’ex-campione Europeo e Italiano “Tony” Fassina, che si presenta con la Lancia Stratos di tante imprese memorabili; mentre Simone Campedelli, protagonista del Tricolore 2017, si cimenta al volante di una Ford Escort Rs 1.6 Mk2 che vinceva quando lui... non era ancora nato. Poi c’è un agguerrito gruppo di piloti sanmarinesi, tra cui spiccano Marco Bianchini (Lancia 037), Giuliano Calzolari, sempre veloce con la Ford Escort Rs e Davide Cesarini (Ford Escort Rs 1600). Torna Marco De Marco, al volante di una Audi Quattro A2, mentre debutta al Legend un altro giovane, Alberto Battistolli, figlio d’arte (suo padre è “Lucky”) con la Fiat 131 Abarth.



ABBRACCIO DI PASSIONE

La Peugeot 205 T16 sembra farsi largo tra la folla di appassionati che sempre si stringe attorno ai protagonisti del Legend. In basso, la Peugeot 206 Wrc del ceco Vojtech

Italiani presenti nella Repubblica dei rally

LONGHI SULLA TOYOTA COROLLA WRC E AGHINI SULLA CITROEN XSARA WRC SONO GARANZIA DI SPETTACOLO NELLA CATEGORIA REGINA DELLA KERMESSE SANMARINESE

Piero Longhi si è dotato di una Toyota Corolla Wrc; mentre Andrea Aghini riassume l'agonismo con la Citroën Xsara Wrc. Si rinnova a Rallylegend una sfida dal sapore antico, tra due campioni di casa nostra che si sono fatti onore anche a livello internazionale. Un duello in cui difficilmente potrà inserirsi, per la vettura che ha scelto, Martin Prokop, pilota ceco con buoni trascorsi nel Mondiale, al via con la Citroën C2 S1600. Tra la ventina di Wrc-Kit al via, da tenere d'occhio il ceco Štěpán Vojtech (Peugeot 206), mentre dal lontano Messico arriva il campione sudamericano Ricardo Triviño, più volte campione nel Nacam, serie Fia, in gara con una Peugeot 206 Wrc. ●



I PREZZI DEI BIGLIETTI

One	15 euro
One McRae Tribute	20 euro
Week-End	25 euro
All	35 euro
Prova Speciale	10 euro
Area Camper	15 euro
Parcheggio	10 euro

NUMERI DA RECORD

Ben 140 gli iscritti, dei quali 55 provenienti da 21 nazioni oltre Italia e San Marino. Con equipaggi provenienti da Messico (Ricardo Triviño) e Uruguay, al seguito di Gustavo Trelles: un gruppo di appassionati sudamericani ha occupato venti stanze di un albergo... Sono poi 60 gli equipaggi italiani e la piccola Repubblica di San Marino da sola è rappresentata da ben 10 ben dieci equipaggi al via. Altri sette, infine, sono "misti" italo-sanmarinesi.

A FIANCO DI BIASION

Chi ha acquistato un biglietto All Plus ed ha un pizzico di fortuna, grazie all'iniziativa "Time is Legend" potrebbe avere la possibilità di una experience a fianco di Miki Biasion. Dopo aver presentato l'All Plus allo stand Eberhard&Co ed essersi registrati, infatti, si partecipa ad un'estrazione che vedrà il vincitore protagonista, sabato 21, insieme al due volte campione del mondo Lancia. Premi anche per secondo e terzo classificato.

L'ANTIGUA LEGEND CUP:

Con il motto "Vai veloce come il vento e vinci una vacanza da sogno", ormai da alcuni anni un equipaggio in gara a Rallylegend vince una vacanza da sogno di dieci giorni ai Caraibi per due persone. Prendendo spunto dalle gare di vela e con un sistema di assegnazione dei tempi a coefficiente, viene premiato l'equipaggio più veloce.



Legend Stars

parata di stelle

IN AZIONE KRIS MEKE CON LA XSARA WRC, NAVARRA SU FIESTA R5 E IL "PADRONE DI CASA" PAOLO VALLI CON LA LANCIA DELTA S4

Niente rilevamento tempi, solo traversi da paura ed evoluzioni a go-go. È il succo di Legend Stars, la categoria che raccoglie macchine importanti per i rally e tanti campioni, che vogliono divertire e divertirsi. Come Mikki Biasion, il due volte campione del mondo di casa nostra, che ritrova la Lancia 037. O come Stig Blomqvist, che sulla sempre affascinante Audi Quattro S1 avrà a fianco Wolf Dieter Ihle, appassionato collezionista tedesco. E alla fine anche Kris Meeke, fresco vincitore con la Citroën C3 Wrc del recente rally Racc, pur tentato dal fare la gara, ha optato per il divertimento tout-court e condurrà una C4 Wrc. Anche Andrea Navarra, campione italiano, si unisce al gruppo, per la prima volta con una R5 di ultima generazione, la Ford Fiesta usata nel Tricolore da Simone Campedelli. Da non perdere il funambolico Frank Kelly (Ford Escort MK2), il pilota-giornalista Michael Gerber, con a fianco Peter Thul, dirigente della comunicazione Skoda, Carlo Falcone (Lancia Delta), Console d'Italia ad Antigua, il sempre spettacolare campione di autocross Manfred Pommer (Audi Quattro), Paolo Valli, Presidente della Federazione Automotoristica Sanmarinese, al via con la Lancia Delta S4, il "pistaiole" Emanuele Zonzini con una Subaru Impreza Gruppo N ex-Longhi (navigato da suo papà Giovanni) e l'affezionato Graziano Rossi, già campione della Classe 500 e papà di Valentino. ●

BETTIOLO





Didier Auriol in volo con una Citroën Xsara: quest'anno avrà una Toyota Corolla, mentre sarà Kris Meeke ad esibirsi la Wrc francese

GLI ORARI DELLA GARA

PS	LOCALITÀ	KM	ORA
VENERDÌ 20 OTTOBRE			
1	I Laghi 1	3,90	19.18
2	San Marino 1	8,32	19.51
Raggruppamento Centro Storico			
3	I Laghi 2	3,90	22.54
4	San Marino 2	8,32	23.27
SABATO 21 OTTOBRE			
5	La Casa 1	10,62	13.23
6	Le Tane 1	10,39	14.06
7	The Legend 1	4,62	14.45
Raggruppamento Stadio Olimpico			
8	La Casa 2	10,62	17.01
9	Le Tane 2	10,39	17.44
10	The Legend 2	4,62	18.23
DOMENICA 22 OTTOBRE			
11	The Legend 3	4,62	10.15
Raggruppamento Stadio Olimpico			
12	The Legend 4	4,62	13.30

PILOTI	NAZ.	VETTURA	ANNO	CLAS.
McRae-Ringer	GBR/GBR	Subaru Legacy	1990	0
Aitken Walker-Walker	GBR/GBR	Talbot Sunbeam	1980	H4
Basile-Basile	ITA/ITA	Lancia Fulvia Coupè	1974	H1
Battaglia-Salvioli	ITA/ITA	Fiat Abarth 130	1984	H3
Battistoli-Cazzaro	ITA/ITA	Fiat 131 Abarth	1977	H3
Bianchini-Dardereri	SMR/SMR	Lancia Rally 037	1985	H4
Biasiolo-Baldani	ITA/SMR	Morris Mini Cooper	1973	H1
Biasiolo-Bartolini	ITA/SMR	Mini Cooper Mkii	1968	H1
Calzolari-Costa	SMR/SMR	Ford Escort Rs	1981	H3
Campedelli-Donazzan	ITA/ITA	Ford Escort Rs MkII	1981	H3
Cani-Fontanesi	ITA/ITA	Opel Kadett	1977	H3
Cesarini-Gabrielli	SMR/SMR	Ford Escort Rs 1600	1973	H3
Covini-Brega	ITA/ITA	Lancia Rally 037	1985	H4
De Marco-Di Prima	ITA/ITA	Audi Quattro A2	1983	H4
Errani-Casadio	ITA/ITA	Lancia Delta 16V	1989	H4
Fassina-Verdelli	ITA/ITA	Lancia Stratos	1975	H4
Hodosi-Hollo	HUN/HUN	Lada 2101	1984	H2
Immovilli-Marchi	ITA/ITA	Bmw 323 E21	1981	H4
Koehler-Muench	GER/GER	Bmw 2002 Ti	1971	H3
Mrak-Logar	SLO/SLO	Zastava 850	1985	H1
Nerobutto-Mularoni	ITA/SMR	Ford Escort Rs	1979	H3
Nothdurfter-Hafner	AUT/GER	Ford Lotus Cortina	1965	H2
Nothdurfter-Weidner	AUT/AUT	Ford Escort Rs 2000	1977	H3
Porcu-Porcu	ITA/ITA	Lancia Rally 037	1976	H4
Ramilli-Torri	ITA/ITA	Alfetta Gtv	1983	H3
Raschi-Selva	SMR/SMR	Vw Golf	1983	H3
Rosati-Tocaceli	SMR/SMR	Talbot Lotus	1979	H4
Schenardi-Botta	ITA/ITA	Vw Golf Gti 8V	1985	H3
Tonelli-Debbi	ITA/ITA	Ford Escort Rs	1979	H3
Tucek-Mach	CZE/CZE	Skoda 130 Rs	1976	H1
Athanasoulas-Athanasoulas	GRE/GRE	Subaru Impreza	1996	Ls
Barrett-Mc Cann	IRL/IRL	Ford Escort Rs	1977	Ls
Bianchi-Ciamparini	ITA/ITA	Lancia Delta	1992	Ls
Biasion-Biasion	ITA/ITA	Lancia Rally 037	1984	Ls
Blomqvist-Ihle	SWE/GER	Audi Sport Q S1 E2	1985	Ls
Bresolin-Pollet	ITA/ITA	Peugeot 206 Wrc	2003	Ls
Brzezinski-Jucewicz	POL/POL	Audi Quattro A2	1986	Ls
De Nora-Palitta	ITA/ITA	Renault 5 Gt Turbo	1982	Ls
Edling-Kalinke	GER/GER	Audi Quattro A2	1983	Ls
Falcone-Abraham	ANT/ANT	Lancia Delta Int. 16V	1990	Ls
Fenoglio-Tirone	ITA/ITA	Toyota Corolla Wrc	1998	Ls
Fitzmaurice-Foley	IRE/IRE	Impreza Wrc S12	2008	Ls
Gassend	FRA/FRA	Citroen C4 Wrc	2006	Ls
Gerber-Thul	GER/GER	Toyota Corolla Wrc	1998	Ls
Hermann-Hueweler	BEL/BEL	Opel Ascona 400	1979	Ls
Kedward-Wiseman	GBR/GBR	Audi S1 E2 Quattro	1985	Ls
Kelly-Kelly	GBR/GBR	Ford Escort Rs Mk2	1977	Ls
Kelly-Foley	IRE/IRE	Mg Metro 6R4	1988	Ls

PILOTI	NAZ.	VETTURA	ANNO	CLAS.
Klausner-Passenbrunner	AUT/AUT	Audi Quattro	1983	Ls
Marasti-Santunione	ITA/ITA	Lancia Delta	1987	Ls
Marsden-Trabal	GBR/GBR	Audi Quattro	1983	Ls
Maurer-Lutz	AUT/AUT	Audi Quattro Gr4	1985	Ls
Mela-Ambricco	ITA/ITA	Lancia Delta S4	1986	Ls
Miotto-Verna	ITA/ITA	Lancia Delta	1994	Ls
Mueller-Zabernig	AUT/AUT	Peug. 205 T16 Evo2	1985	Ls
Pommer-Neumaier	GER/GER	Audi Quattro	1982	Ls
Rockingham-Scarrett	GBR/GBR	Subaru Impreza Wrc	1997	Ls
Scalzotto-Rubes	ITA/ITA	Ford Escort	1994	Ls
Spurrell-Dolphin	GBR/GBR	Subaru Impreza Wrc	1997	Ls
Stasia-Cappio	ITA/ITA	Impreza Wrc S4	1997	Ls
Troska-Mikuska	CZE/CZE	Audi Sport Q S1	1985	Ls
Valli-Stefanelli	SMR/SMR	Lancia Delta S4	1986	Ls
Vannerum-Plas	BEL/BEL	Toyota Celica St 165	1988	Ls
Vellone-Cresto	ITA/ITA	Delta Integrale 16V	1990	Ls
Whitehouse-Nixon	NZL/GBR	Lancia Rally 037	1984	Ls
"Lucky"-Pons	ITA/ITA	Delta Integrale 16V	1990	M5
Agazzi-Pulici	ITA/ITA	Renault Clio Williams	1991	M3
Baldacci-Magnani	SMR/SMR	Renault Clio Williams	1998	M3
Bissa-Vavassori	ITA/ITA	Lancia Delta 16V	1990	M5
Bollini-Zanotti	SMR/SMR	Bmw M3 E30	1988	M4
Bonniewell-Kennedy	GBR/GBR	Subaru Impreza	1996	M4
Cassinadri-Incerti	ITA/ITA	Peugeot 205 1300	1989	M1
Colombi-Rota	ITA/ITA	Bmw M3	1987	M4
Colombini-Selva	SMR/SMR	Bmw M3 E30	1987	M4
Conti-Perino	ITA/ITA	Lancia Delta	1994	M6
D'Achille-Ferraris	ITA/ITA	Ford Sierra Cw	1987	M4
Dudas-Kuti	HUN/HUN	Lada 2101	1987	M2
Fedolfi-Sammicheli	ITA/ITA	Lancia Delta 16 V	1989	M5
Fedolfi-Ceci	ITA/SMR	Lancia Delta Evo Hf	1992	M6
Ferrero-Ferraris	ITA/ITA	Ford Sierra Rs Cosw.	1986	M4
Foppiani-Foppiani	ITA/ITA	Delta Integrale	1991	M5
Galli-Albertini	ITA/ITA	Renault Clio Williams	1991	M3
Galli-Statuto	SUI/ITA	Lancia Delta 16V	1990	M5
Gianaroli-Mazzini	ITA/ITA	Opel Corsa	1995	M2
Gilli-Arati	ITA/ITA	Ford Sierra	1987	M4
Giulianelli-Gasperoni	SMR/SMR	Peugeot 106 Rally	1996	M2
Gorrieri-Pignani	ITA/ITA	Peugeot 205 1.9 Gti	1990	M3
Kobli-Szilagy	HUN/HUN	Skoda Felicia 1.4 K.	1995	M2
Lepley-Pridmore	GBR/GBR	Peugeot 205 Gti	1987	M2
Loda-Pincin	ITA/ITA	Peugeot 306 Maxi	1996	M3
Lopes-Demaria	ITA/ITA	Lancia Delta	1991	M5
Merencsics-Kulcsar	HUN/HUN	Lancia Delta	1989	M5
Messori-Caputo	ITA/ITA	Mitsubishi Lancer	1995	M6
Noberasco-Ferrara	ITA/ITA	Bmw M3	1989	M4
Pajk-Cevc	SLO/SLO	Renault Clio Williams	1995	M3
Pancotti-Cardinali	SMR/ITA	Renault Clio	1991	M3



IL RICORDO

C'era una ... Volta

PILOTI	NAZ.	VETTURA	ANNO	CLAS.
Pellegrini-Cavalli	SMR/SMR	Lancia Delta 16V	1989	M5
Pisi-Conti	ITA/ITA	Renault Clio	1991	M3
Polato-Baldon	ITA/ITA	Fiat 126	1988	M1
Poulsen-Viggo	DEN/DEN	Celica Gt4 - St205	1995	M6
Riolo-Rappa	ITA/ITA	Subaru Legacy	1990	M5
Schenardi-Farinella	ITA/ITA	Vw Golf Gti 16V	1987	M3
Seitz-Seitz	GER/GER	Bmw M3 E30 320is	1989	M3
Temeroli-Mainardi	SMR/ITA	Bmw M3	1995	M4
Trelles-Del Buono	URU/ARG	Lancia Delta	1990	M5
Turkki-Sairanen	FIN/FIN	Ford Sierra Cosw. Rs	1986	M4
Vassilakis-Koltsidas	GRE/GRE	Lancia Delta	1986	M5
Vizzelli-Vizzelline	HUN/HUN	Lada Vfts	1989	M2
Zuppardi-Buchmann	GER/GER	Alfa 75 Turbo	1987	M4
Castellani-Bizzocchi	ITA/SMR	Bmw E30	1988	R
Diana-Tabarini	ITA/SMR	Fiat 131 Racing	1982	R
Guerra-Baldacci	SMR/SMR	Bmw M3 E36	1995	R
Massa-De Marchi	ITA/ITA	Ford Escort Cosw.	1993	R
Nagy-Palla	HUN/HUN	Bmw 320i E46	2001	R
Rossi-Gallorini	ITA/ITA	Bmw M3	1996	R
Bendotti-Bettoni	ITA/ITA	Renault Clio Maxi	1992	Wrc/Kit
Butler-Boto Garcia	GBR/ESP	Escort Cosw. Wrc	1997	Wrc
Cobbe-Turco	ITA/ITA	Ford Focus Wrc	2002	Wrc
Ducoli-Maifredini	ITA/ITA	Peugeot 206 Wrc	2000	Wrc
Franchini-Calufetti	ITA/ITA	Mitsubishi Lancer	2000	Wrc
Jirovec-Janovska	CZE/CZE	Toyota Corolla Wrc	2000	Wrc
Koob-Koob	GER/GER	Punto Super 1600	2004	Wrc/Kit
Longhi-Santini	ITA/ITA	Toyota Corolla Wrc	1999	Wrc
Meeke-Brannigan	GBR/IRL	Citroen Xsara	2003	Wrc
Memmi-Cicognini	ITA/ITA	Ford Focus Wrc	2002	Wrc
Novara-Barrera	ITA/ITA	Toyota Corolla Wrc	1997	Wrc
Offredi-Pellegrini	ITA/ITA	Peugeot 306 Kit Car	2001	Wrc/Kit
Olczyk-De Bolle	BEL/BEL	Peugeot 206 Wrc	2001	Wrc
Plihal-Stross	CZE/CZE	Skoda Octavia Wrc	1999	Wrc
Poulsen-Frederiksen	DEN/DEN	Toyota Corolla Wrc	1998	Wrc
Poulsen-Iversen	DEN/DEN	Toyota Corolla Wrc	1998	Wrc
Prokop-Tomanek	CZE/CZE	Citroen C2 S1600	2005	Wrc/Kit
Sassi-Lamecchi	ITA/ITA	Peugeot 206 Wrc	2001	Wrc
Signorini-Marraccini	ITA/ITA	Renault Clio Maxi	1993	Wrc/Kit
Snichelotto-Veller	ITA/ITA	Peugeot 206 Wrc	1999	Wrc
Trivino Bujalil-Noriega	MEX/ESP	Peugeot 206 Wrc	2001	Wrc
Vallivero-Cirillo	SUI/ITA	Subaru Impreza Wrc	2002	Wrc
Vojtech-Ernst	CZE/CZE	Peugeot 206 Wrc	1999	Wrc

Spazio del ricordo, appassionato, che Rallylegend farà di Beppe Volta (nella foto), il pilota-preparatore-meccanico-collaudatore-progettista, grande amico e presenza fissa a San Marino, con la sua verve e la sua allegria. Nella Rallylegend Arena, venerdì 20 ottobre, insieme a Miki Biasion, ci sarà un incontro con il pubblico, per parlare di questo grande personaggio dei rally tragicamente scomparso in un incidente stradale qualche mese fa. Dalla sua factory, che ha collaborato con Lancia e Abarth, sono passati tanti campioni di casa nostra e non solo. Con la Lancia 037, sua vettura del cuore, s'era imposto come uno dei migliori preparatori. E proprio a Rallylegend, Volta aveva fatto emettere il primo "vagito" e fatto fare i primi passi della Lancia Ecv1, affascinante prototipo ideato nel 1986 che da incompiuto lui aveva trasformato in realtà, con l'aiuto degli ingegneri Lombardi e Limone. Indimenticabili i suoi simpatici e plateali baciavano "con inginocchiamento", che distribuiva equamente tra campioni del calibro di Miki Biasion, Markku Alen o Juha Kankkunen e le graziose hostess del Village sammarinese... ●

I Biasiolo al Legend con la Mini:
passione allo stato puro



LEGEND ROSA

Anche le signore dei rally hanno sempre rappresentanti di prestigio. Quest'anno al via ci sono Louise Aitken-Walker, vincitrice del titolo Mondiale Dame nel 1990, al volante di una Talbot Lotus Gruppo 2, con Gina Walker alle note e la svizzera Chantal Galli, campionessa italiana rally di qualche anno fa, che avrà Donatella Statuto a fianco, a bordo della Lancia Delta 16V.

JUMP IN THE LEGEND

Torna "Pirelli jump in the legend trophy", riconoscimento con una giuria qualificata che andrà a premiare i salti più belli, individuati in due particolari punti di due prove speciali.

"CHAMPION LEGEND"

Sarà la vasta giuria dei Media accreditati (oltre 200) da tutto il mondo a decretare, con una votazione, il più amato tra i Campioni del Mondo presenti a Rallylegend per il Colin McRae Tribute. In premio al vincitore, che sarà "Champion Legend" un prestigioso orologio della serie Champion, messo in palio da Eberhard&Co., la maison di orologeria che festeggia 130 anni d'attività.

AUTOGRAFI E FOTO

Sessioni di autografi a ripetizione e foto a go-go nei tre giorni del Legend con tutti i campioni presenti. Una ghiotta opportunità per il pubblico, realizzata grazie ai partner della manifestazione. Coyote, assistente di guida, il cui testimonial è l'ex pilota di Formula Uno Jean Alesi e, per la Spagna, Luis Moya, Estrella Galicia, brand con presenza di assoluto rilievo in MotoGp, Moto2 e Moto3 e in F.1 al fianco di Toro Rosso e Sainz, e altri partner di primo piano quali Pirelli, Eberhard&Co, Freem, Shell Elix Ultra, VisitSanMarino.com, Karcher.

Andreucci 10 in pagella

AL TRAGUARDO

Finale: 1. Rossetti-Chiarcossi in 1.47'51"6; 2. Scandola-D'Amore a 41"7; 3. Andreucci-Andreussi a 55"4

1^a Tappa: 1. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) in 49'13"9; 2. Rossetti-Chiarcossi (Skoda Fabia R5) a 2"9; 3. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 41"4

2^a Tappa: 1. Rossetti-Chiarcossi in 58'34"08; 2. Scandola-D'Amore a 3"2; 3. Andreucci-Andreussi a 58"3

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



VERONA - Gli altri s'affannano, spingono, rincorrono, rischiano. E, soprattutto, sbagliano. Lui, chiuso nell'abitacolo della sua Peugeot 208 incolonnata a bordo strada prima del riordino a metà della seconda tappa, semplicemente dorme il sonno dei giusti. A comando, come sempre. Quella che gli esperti è una tecnica da allenare", per Paolo Andreucci è naturalmente un rito che si ripete da sempre. Solo che, stavolta, di mezzo c'è lo scudetto numero 10. C'è l'impresa capace di farti diventare definitivamente mito nell'Olimpo del traverso. C'è l'ultimo balzo capace di farti diventare Leggenda tra gli assi che spingono pesante sul gas in controsterzo. Non ci ha pensato, lui. In una gara in cui aveva tutto da perdere, dove un errore gli sarebbe stato fatale e avrebbe consentito a chi inseguiva di mettere le mani sul "suo" scudetto, ha guidato come soltanto i grandissimi sanno fare. I campioni veri fanno la differenza quando serve e in quest'arte Paolo Andreucci è da sempre il maestro. Non

DECIMO TITOLO TRICOLORE PER IL PILOTA DELLA PEUGEOT. CHE A VERONA, NELLA GARA VINTA DAL RIENTRANTE ROSSETTI, PIEGA I RIVALI CAMPEDELLI E SCANDOLA

di Daniele Sgorbini

s'è fatto distrarre dalla manciata di secondi persi nella speciale spettacolo di sabato sera e quando s'è trattato di fare sul serio, lo ha fatto con un'intensità tale da tramortire gli avversari.

Ha attaccato senza riserve nelle prime prove di sabato, ha allungato, è scappato via e ha messo il titolo in cassaforte. Ha obbligato Campedelli a esagerare, ad andare oltre. Lo ha indotto all'errore e poi è passato all'incasso. A 52 anni e mezzo, nessuno come Andreucci è ancora in grado di leggere la gara e di trovare esattamente il ritmo che gli serve per ottenere il massimo: «*Che dire - si scherisce - non so se davvero sono in grado di fare la differenza così. Di certo c'è che abbiamo lavorato molto bene e che abbiamo trovato un ottimo bilanciamento per queste condizioni. Di certo nessuno però è andato piano*». Un pilota come quello visto in azione a Verona, dimostra di avere ancora una grandissima fame. Che probabilmente nemmeno il titolo numero 10 è in grado di colmare: «*Il 2018 per me è tra mille anni*».

fotografie BETTIOL

I 10 SCUDETTI DEL TOSCANO

2001	Ford Focus Wrc	con Alessandro Giusti
2003	Fiat Punto S1600	con Anna Andreucci
2006	Fiat Punto S2000	con Anna Andreucci
2009	Peugeot 207 S2000	con Anna Andreucci
2010	Peugeot 207 S2000	con Anna Andreucci
2011	Peugeot 207 S2000	con Alessandro Giusti
2012	Peugeot 207 S2000	con Anna Andreucci
2014	Peugeot 208 T16	con Anna Andreucci
2015	Peugeot 208 T16	con Anna Andreucci
2017	Peugeot 208 T16	con Anna Andreucci

UN SALTO VERSO IL MITO

Dieci campionati! Paolo Andreucci e Anna Andreucci (che di titoli ne ha vinti otto) hanno confermato a Verona che i migliori sono loro



«Per ora non ci voglio proprio pensare». Non si può dargli torto, perché al termine di una stagione così tirata e così usurante, è giusto godersi il momento e lasciare gli altri a leccarsi le ferite. Dieci scudetti per Andreucci e dieci titoli tra i Costruttori per la Peugeot. Sotto la tenda del Leone, in barba alla scaramanzia, hanno iniziato a festeggiare per il marchio già il sabato, con tanto di maglietta celebrativa dei dieci scudetti fatta indossare a tutta la squadra. Difficile, ora, immaginare un futuro prossimo senza il binomio Andreucci-Peugeot, soprattutto considerando che la 208, che comunque è ancora vincente, vivrà una seconda vita grazie alla ri-omologazione prevista nel corso del prossimo anno. Piuttosto, ad Andreucci, urge trovare qualche avversario in più: il ritorno nel Cir una tantum di Rossetti ha dimostrato quanto la classe del pilota friulano sia rimasta innata: con la Fabia di Perico il Rox si è preso le prime prove per trovare il feeling, poi ha iniziato a spingere fortissimo e appena ha intravisto la possibilità di salire sul gradino più alto del podio è stato implacabile. Se per forza si vuol trovare qualcosa che manca ad Andreucci, è proprio nel capitolo avversari che bisogna andare a cercare. Ma per quelli che sono gli equilibri attuali del Tricolore, tra costruttori e gommisti, al momento tra Ucci e Rox c'è posto per uno soltanto. ●



“UMBY” E “SIMO” DELUSI

Scandola, sopra, e Campedelli, a destra, sono i grandi delusi del 2017 ma la loro resta comunque una bella stagione



foto grafie BETTIOL

LE PAGELLE

PAOLO ANDREUCCI VOTO 10

Eccolo qua, il campionissimo. Quello che, al momento decisivo, non sbaglia una virgola. Attacca, tira qualche bello sganassone agli avversari e poi controlla sornione. Quando la posta è altissima, resta il più veloce e soprattutto quello con i nervi più saldi.

A Verona aveva tanto da perdere, è finita che, per l'ennesima volta, ha fatto perdere il sonno a chi, da anni, prova a mettergli le ruote davanti. Qui aveva anche chi avrebbe potuto dargli una mano ma alla fine non ce n'è stato bisogno perché il toscano di Peugeot Italia ha fatto tutto da solo. Dieci, come la perfezione. Dieci, come gli scudetti cuciti sulla tuta. Eterno...

SIMONE CAMPEDELLI VOTO 7

Ci ha provato dal primo all'ultimo metro. Ha guidato come sa fare, ha spinto, ha lottato, ha osato e pure troppo. Con la consapevolezza che sarebbe stata un'impresa durissima ma con la serenità di chi sa di avere nella testa e nel piede le carte buone per vincere la mano e la partita. Di certo gli ha fatto male l'annullamento della seconda prova lunga al sabato, tanto che in quella successiva, cercando di

ricucire, ha commesso il patatrac andando a pizzicare due gomme. Lì è finito il sogno Tricolore e la divagazione del giorno dopo e - soprattutto - i 5 minuti di penalità rimediati a fine gara per il pasticcio allo stop dell'ultima prova lo hanno privato di un podio che avrebbe meritato. Sette, di incoraggiamento. E riproviamoci nel 2018.

UMBERTO SCANDOLA VOTO 5

Niente da fare: quando si tratta di giocare il tutto per tutto e occorre mantenere il piede pesante e i nervi saldi, Umberto Scandola va in crisi. Dopo il primo giro di prove ha fatto sostituire entrambi i differenziali e il cambio sulla sua Fabia, sperando così di vincere il male oscuro che già l'aveva avvolto. E invece nulla: pure da lì in poi il passo è stato lontano, troppo lontano, da quello dei migliori.

Doveva vincere e sperare, è finita che non ha vinto e ha disperato dal primo all'ultimo metro. Un'altra occasione persa in una carriera che, a questo punto, non è detto gliene presenti molte altre. Un peccato, perché il talento resta cristallino, ma senza concretezza non si va da nessuna parte. Un cinque, che sa, purtroppo, d'incompletezza.





RIENTRO CON VITTORIA PER ROX
Luca Rossetti s'è fatto rivedere nel Tricolore ed ha vinto con la Skoda della Pa Racing: un antipasto per il 2018?

Benvenuti nell'**Arena**

COME HANNO INTERPRETATO LA SFIDA FINALE I TRE CANDIDATI AL TITOLO? E COME L'HA VISSUTA IL QUARTO INCOMODO?

di **Sergio Remondino**

VERONA - La poltrona è troppo stretta per starci in tre. Figurarsi in quattro. Paolo Andreucci, il vecchio campione, deve difendersi da Simone Campedelli e Umberto Scandola, i due sfidanti che ragazzi di primo pelo non sono più ma comunque hanno vent'anni in meno. E poi c'è "Rox" Rossetti. Che di anni ne ha 41. E si è presentato per vedere e far vedere che lui ancora c'è. Qualcuno dice che Perico lo ha voluto schierare per mostrare quanto sono bravi insieme, uno come pilota l'altro come manager, per trovare l'ufficialità ad un programma Skoda il prossimo anno. Se dovesse star davanti a Scandola, hai visto mai... E, se dovesse star davanti anche a Campedelli, il biscotto sarebbe servito: il romagnolo deve vincere per vincere il suo primo titolo. Con Rossetti davanti, sarebbe tutto inutile. La Pirelli ringrazierebbe. Una vigilia esplosiva. Con i quattro moschettieri attentissimi ad ignorarsi. Quasi fossero soli soletti e gli altri non esistessero. Nella città di Romeo e Giulietta non c'è posto per l'amore. Non adesso. Non nel week-end dove si decide tutto. Andreucci ha una fac-

cia che è tutto un programma. Sembra sofferente. Forse no. Sembra un rapace pronto ad attaccare. Per difendersi. E quando gli chiedono se sente la pressione, a domanda non proprio originalissima risponde filosoficamente «Non più di altre volte. Ne ho viste tante...». La tensione si legge molto invece sui volti dei suoi genitori, due anziani ed eleganti signori che si tengono compagnia a bordo speciale e si passano la bottiglietta dell'acqua mentre aspettano che il loro ragazzo (che nel frattempo ha compiuto 52 anni) passi e li faccia sognare ancora un po'. Ed è proprio quello che succede. Dopo aver perso 5 secondi per aver sbagliato a inserire il "bang" al via della prima prova (allora lo era, almeno un po', emozionato il Paolino!), "Ucci" inizia a menare fendenti e in tre prove si porta avanti di 5 secondi e mezzo. Intanto si è già consumato il primo dramma: Scandola le sta prendendo di brutto, il differenziale anteriore fa i capricci. Dopo quattro prove le speranze di titolo di "Umby" sono un miraggio. Lui è solo, accasciato più che seduto vicino alla sua macchina, mentre aspetta di portare la Fabia in assistenza. Dove i meccanici agli or-



reno al suo corregionale. «Ogni curva la analizziamo ai raggi X io e Billy Casazza» dice Navarra. «Questa è sfiga». Sfiga o non sfiga, la frittata è fatta. Campedelli arran-

dini di suo fratello Riccardo cambiano tutta la trasmissione, tra gli applausi dei presenti quando Scandola-D'Amore ripartono per il secondo giro di prove del sabato. Andreucci continua a tenere botta ma Campedelli si prepara a sferrare l'attacco nella "lunga", i 21 km di Ca' del Diaolo. Che salta perché c'è da soccorrere uno spettatore infatuato. Roba da infarto, davvero.

Poi il dramma - sportivo - per Campedelli. A Santissima Trinità (quando si dice il caso...) il romagnolo vestito d'arancio sbrindella la gomma posteriore destra in un taglio che nasconde due pietre aguzze e cattive. «Le avevamo segnalate» dice Andrea Navarra, il corpulento romagnolo che piaceva a Ove Andersson (poi gli preferirono un certo Gronholm...) e che adesso perlustra ogni metro di prova speciale per preparare il ter-

ca con due gomme a terra (nel casino s'è forata pure l'anteriore sinistra) e siccome ne aveva solo una di scorta (per essere più leggero) fa tutto il trasferimento che riporta il rally a Verona su tre ruote. Seguono come un'ombra dai suoi angeli custodi Andrea e Billy. Ma anche da qualcun altro, che controlla che non ci siano infrazioni (leggi aiuti esterni, come noto vietati). Saranno del Kgb, o della Cia? Chissà. All'assistenza gli uomini della Brc rimettono la Fiesta in perfetta efficienza ma ormai la frittata è fatta. Simo chiude con un bel tempo la prima tappa, per far capire che è ancora lì, che non molla. Nella speranza dell'imponderabile. Poi, la domenica, parte forte ma dopo due prove "Rox" gli passa davanti.

Il biscotto non serve, perché "Simo" ormai è dietro a "Ucci", ma se fosse servito... Il toscannaccio è campione per la decima volta e può permettersi di continuare a non rispondere a chi gli chiede se smetterà o continuerà. Dubbio amletico che, di certo, gli rode dentro. Ci pensa Anna, a dargli l'aut aut. «Io adesso vorrei fare la zia e basta. Gli lascio tre mesi di tempo per decidere» dice la donna (e navigatrice) della sua vita... ●



Un giorno in meno

FORMAT PIÙ COMPATTO PER IL CIR2018. E TANTE NOVITÀ. A COMINCIARE DAL RITORNO DELL'ELBA. E LA SARDEGNA...

Incontro chiave, alla vigilia del Due Valli, tra i rappresentanti delle Case e i Federali per gettare le basi del Cir che verrà. Confermate tutte le anticipazioni già svelate da As, a partire dal punteggio sulla gara intera e dalla riduzione del chilometraggio, che scenderà a 150 km di speciali per le gare su asfalto e 120 per quelle su terra. Tutto nuovo il format: da giovedì al primo pomeriggio del venerdì si svolgeranno verifiche e shakedown, mentre nel pomeriggio di venerdì ci saranno cerimonia di partenza e prova spettacolo. Gli organizzatori che vorranno potranno allestire delle piese in notturna, altrimenti il grosso del rally si svolgerà interamente al sabato, quando comunque dovrà concludersi. Resta sul piatto l'ipotesi di distribuire un bonus di punti alla prova spettacolo, che assumerebbe così la valenza di power stage, anche se i costruttori hanno obiettato che sarebbe più opportuno assegnare punti su una vera prova speciale. Adeguato, in funzione del chilometraggio, il limite di pneumatici ammessi, con 14 gomme per l'asfalto e 12 per lo sterrato. Sul fronte dei campionati, per un Italiano R-Gt che scompare, con le vetture di questa categoria confluiranno nel 2Rm, arriva il nuovo titolo Italiano Asfalto che prende il posto dell'attuale Tra. Allo studio poi una limitazione dei test, con la possibilità di introdurre un pre-event collettivo il mercoledì prima di ogni gara. Novità pure per l'R1, dove potranno correre i sedicenni (con a fianco un navigatore patentato). Rivoluzione per il calendario: il Salento che torna nel CiWrc, mentre l'Elba dovrebbe entrare del Cir e si continua a pensare al Rally d'Italia. Inoltre, verranno valutati Tuscan Rewind e Vermentino in vista di una possibile promozione. ●

ABARTH E TOYOTA POTREBBERO DAR VITA A BELLE SFIDE TRA LE

Quando il futuro è pos

Quella con lo Scorpione sul cofano corre tra le R-Gt, la giapponese dalle forme sinuose, invece, è una R3. Entrambe sono (finalmente) la novità 2017 in un panorama tecnico sin troppo ingessato. Il Due Valli è stata occasione per vedere a confronto diretto la 124 Abarth e la Toyota Gt86. Nelle mani di Nucita (mentre Andolfi che ha già vinto tutto ha tenuto un buon ritmo senza esagerare) la torinese ha davvero volato, staccando tempi migliori anche di qualche R5. Il siciliano continua a cucirsi addosso la 124. Da parte sua Pisani, con la Toyota, ha cercato di fare chilometri per metabolizzare la coupé orientale, avuta grazie al programma dell'Acì Team Italia.





foto grafie BETTIOL

POLLARA CI PROVA

Marco Pollara, sopra, ha maneggiato bene la 208 T16 R5 che portava per la prima volta in gara in un rally tradizionale dopo averla usata a Monza. In basso Nucita, settimo con la 124 Abarth, e Pisani al debutto con la Toyota Gt86: nel 2018 le due coupé a trazione posteriore potranno sfidarsi nel Tricolore 2 Ruote Motrici. Nell'altra pagina, la ruota posteriore danneggiata da Campedelli e, in alto, Andreucci

208 Evo riomologata

AVRÀ IL MOTORE E TANTI PARTICOLARI DELLA FUTURA CITROEN C3 R5. CHE ANDREUCCI HA GIÀ PROVATO!

Forte di un seguito ancora molto consistente e del ruolo importante nel mercato dei privati, Peugeot Sport non intende rinunciare al vertice dei rally e, come ci ha confermato il suo dirigente Laurent Guyot, si prepara a rilanciare la 208T16 R5. Ma come, visto che la nuova 208 di serie non arriverà prima del 2019 e la R5 l'anno seguente? Subito affinando ulteriormente l'attuale modello ed entro fine 2018 riomologandola da zero! Una sorta di 208T16 Evo, con azzeramento dei jolly concessi dal regolamento. E Peugeot Sport potrà introdurre molte delle novità che debutteranno sulla Citroen C3 R5, recentemente provata anche da Andreucci.

Gianni Cogni

POLEMICA PER UN MANCATO RIFORMIMENTO PEUGEOT

Benzina sul fuoco

Finale col giallo - in linea con la "migliore" tradizione Tricolore - al Due Valli. Oggetto di polemica, questa volta, il mancato refuelling per Andreucci e Rossetti (ma anche per molti altri) alla partenza della gara, prima della prova spettacolo. Il regolamento è tutt'altro che chiaro, visto che in un punto afferma che la benzina per shakedown e partenza può essere immessa dai fusti direttamente in parco assistenza e in un altro specifica che il primo rifornimento della gara va fatto obbligatoriamente nell'area predisposta (salvo poi introdurre un'ulteriore postilla nel caso in cui dopo la partenza sia prevista soltanto una prova spettacolo, proprio come a Verona). Un caso che poi si è sgonfiato senza che fosse presentato alcun reclamo, ma che ha tenuto banco per gran parte della gara.

BRAVO POLLARA!

Una prova che, storicamente, ha messo in difficoltà più di un suo predecessore e che invece Marco Pollara ha superato brillantemente. All'esordio "vero" con la Peugeot 208 T16 (che aveva assaggiato a Monza lo scorso anno) il fresco vincitore di Junior e 2Rm ha mostrato subito una certa maturità, riuscendo a staccare tempi in linea con quelli dei gentleman che maneggiano da inizio stagione le R5 e senza commettere errori. Bravo, davvero.

MAESTRINI SI PRENOTA

Debutto tranquillo, per Leopoldo Maestrini nel Tricolore al Due Valli. Il trentenne toscano, al via con la seconda Skoda Fabia R5 della PA Racing in gara, ha già deciso che nel 2018 disputerà tutte le sei prove in asfalto del Cir, puntando a fare esperienza e a marcare punti nel nuovo Italiano dedicato al catrame.

CLASSIFICHE?

Domanda: può il Campionato Italiano avere, per l'ultima e decisiva gara, un sistema di classifiche diverso da tutte le altre e decisamente meno efficiente? Sì, se si tratta del Due Valli, che anche per questa edizione non si è avvalso del software Ficr ma di un altro, che ha reso tutto più complicato. E che, la domenica mattina, ancora non aveva pubblicato i risultati di Junior, 2Rm, R-Gt e via dicendo della prima tappa. Come si fa a compilare le classifiche di campionato dovendo lavorare in questo modo?

SALTATA LA "LUNGA"

Decisamente tribolata la disputa della frazione di Cà del Diaolo, che con i suoi oltre 21 km era la più lunga del Rally Due Valli. Il primo passaggio è stato ritardato per prestare soccorso a uno spettatore caduto, il secondo addirittura annullato per soccorrerne un altro che ha avuto un grave malore. Risultato: la prima tappa del rally - con il suo coefficiente maggiorato a 1,5 - ha contato meno di 60 km di prove speciali. Parlare di campionato falsato è forse eccessivo, però...

DUE RUOTE MOTRICI teriore





CON LA PEUGEOT 208 T16 Tacchella è Regionale

Sono stati Mirko Tacchella e Cristian Zullo, con una Peugeot 208 T16, ad imporsi nel Due Valli valido per il Regionale e limitato alla prima tappa. I due hanno portato a casa il successo dopo una lotta piuttosto serrata nei confronti di Giancarlo Cunegatti e Federico Righetti (Renault Clio Williams), staccati alla fine di 17"8. Terzo gradino del podio deciso in volata, con la sfida nella prova spettacolo finale che ha premiato Cocco-Buccino (Renault Clio S1600) davanti a Panato-Zandonà (Peugeot 207 S2000). Grande amarezza per Righetti, saldamente al comando a metà gara e costretto al ritiro per un'uscita di strada sulla ripetizione di Roncà.

Martinelli è Tricolore R1

IL TOSCANO PORTA LA SUZUKI SWIFT AL SUCCESSO NELLA SERIE RISERVATA ALLE PICCOLE TRAZIONI ANTERIORI. E ROSSO FA SUO IL RENAULT TWINGO

Stuoli di contabili alla vigilia del Due Valli per capire chi avrebbe potuto essere il Campione d'Italia R1, scudetto che forse non è il più importante ma di certo è il più complicato con i punteggi per classe. Alla fine, laurea per Stefano Martinelli con la Suzuki Swift R1B ma per il classico rotto della cuffia su Lorenzo Coppe, nella giornata degli scudetti dei nati in Garfagnana. Martinelli, il più costante nell'arco della stagione, l'ha spuntata con più d'una angoscia. Anche se il suo cuore ha iniziato a farsi leggero in avvio di seconda tappa quando è stato costretto al ritiro Emanuele Rosso, in fondo il più temibile visto che con la Twingo correva (e stava vincendo) in un'altra classe. Lorenzo Coppe, dal canto suo, ha fatto una gran gara e si consola con la vittoria - sempre con scarto minimo - nella Suzuki Rally Cup: altro campionato, altro sistema di punteggio e verdetto invertito. Bene anche l'altro Junior, Stefano Strabello, che sulle strade di casa ha comunque confermato la sua crescita.

Sul fronte Renault, invece, giornata in generale sfortunata con tre Twingo su quattro fuori causa, compresa la debuttante versione potenziata Gt Evo affidata alla "cronoscalatrice" ed ingegnere Gabriella Pedroni. Titolo per Emanuele Rosso davanti ad Alberto Paris.

Gianni Cogni

IL VENETO GIÀ CAMPIONE TRA LE STORICHE DOMINA IL DUE VALLI

"Lucky" si conferma

Di certo non ne avevano la necessità, visto che titolo di raggruppamento e trofeo assoluto piloti se li erano già aggiudicati in anticipo come il titolo europeo di categoria, ma Gigi "Lucky" Battistoli e Fabrizia Pons sanno solo dare il meglio, che è tanta roba. Ed al lungo elenco dei loro successi stagionali hanno aggiunto quello del Due Valli Historic, ultimo appuntamento del Campionato Italiano Rally Auto Storiche, non lasciando agli avversari nemmeno la soddisfazione di qualche scratch con la Lancia Delta 16V (a fianco). Bella la lotta per il terzo posto tra le Bmw M3 del pilota veronese Raffaele Bombieri e del bresciano Giulio Pedretti, ritirati nel finale. Gioia aggiuntiva per "Lucky" la buona prova del giovane figlio Alberto, quarto con la Fiat 131 Abarth.



ECCO LA TWINGO GT EVO

Gabriella Pedroni e Chiara Corso hanno portato al debutto la Twingo Gt R1 evoluta: ha nuove prese d'aria, migliorie alla coppia e ammortizzatori regolabili a due vie



FRANCESI D'ASSALTO

A destra, la Peugeot 208 R2 di DeTommaso. In basso, la Clio R3T di Gilardoni. A sinistra, la Suzuki Swift del neo Tricolore R1 Martinelli

GILARDONI E LA CLIO

Kevin va al Top

Kevin Gilardoni l'ha imparata fin troppo ben la lezione di Roma, dove gli sarebbe bastato arrivare per garantirsi la vittoria anticipata nel Trofeo Renault Clio R3T ed invece uscì di strada. Stavolta il Trofeo Clio R3 Top se lo è assicurato, attenendosi sempre alla massima cautela e calma, tanto da non badare al fatto che fra punti di gara ed en-plein di successi nelle prove speciali Riccardo Canzian potesse soffiargli la vittoria nel Girone B: un premio di consolazione per il giovane emergente pienamente meritato.



DeTommaso Leone ufficiale

NELLA GARA VINTA DA BOTTARELLI IL VARESINO CENTRA IL 208 COMPETITION TOP: FARÀ IL CIR CON LA PEUGEOT

Nonostante una gara piena di sorprese e di colpi di scena, il miracolo non è riuscito a Tommaso Ciuffi: a vincere il Peugeot Competition 208 Top è stato il ventunenne varesino Damiano De Tommaso, che con questo successo si è assicurato il volante della Peugeot 208 R2 ufficiale per il 2018. Dopo le tre vittorie in fila negli scorsi appuntamenti, De Tommaso - una rischiosa formula e qualche ansia di pescaggio benzina - è stato quasi sempre alla finestra anche perché Ciuffi di forature ne ha avute due, rendendo comunque impossibile quella vittoria indispensabile per sperare nel ribaltamento finale. Al Due Valli ha dominato Luca Bottarelli, che in chiave trofeo ha avuto inizialmente come principale avversario Marcello Razzini, al debutto stagionale nel Cir dopo aver conquistato l'altro monomarca Peugeot, il Peugeot Competition 208 Rally. Bottarelli ha anche dato vita ad un bel duello con Andrea Carella per la vittoria di classe. (g.c.)

HMI SCHIERA LE VETTURE EX-UFFICIALI PER FONTANA E PEDRETTI

Due Hyundai 2016 a Como

Il CiWrc già stravinto da Stefano Albertini si chiude con il sale sulla coda. Al Rally di Como che chiude nel week-end il campionato già stravinto da Stefano Albertini con la Fiesta Wrc della TamAuto (presenti per onorare il titolo) ci sarà infatti un - doppio - debutto davvero importante e già in funzione del prossimo anno. A Como debutteranno le due Hyundai i20 NG Wrc 2016, quelle a 5 porte per intenderci, che da Alzenau hanno appena consegnato alla Hmi Italia. La formazione di Luca Murdolo s'appresta dunque a fare il salto di qualità ed a farlo fare anche al CiWrc, con due Wrc ultima generazione, il massimo in circolazione prima dell'avvento delle Wrc "Plus" che hanno debuttato quest'anno nel Mondiale. Le porteranno in gara Corradino Fontana e Massimo "Pedro" Pedretti, re delle storiche in cerca di nuove soddisfazioni tra le moderne. I due hanno brevemente provato le due vetture in Liguria la scorsa settimana e ora sono pronti a scendere in campo nella bella gara lariana dove, venerdì e sabato, vedremo subito se tutte le altre Wrc tricolori potranno già sentirsi vecchie.



PROVA SPETTACOLO

La storica pievesse Torricelle è stata sostituita dalla speciale spettacolo allestita nel parcheggio del palasport, andata in scena venerdì sera e sabato alla conclusione della prima tappa. Percorso delimitato da new jersey con qualche tratto mediamente tecnico. Peccato però che il pubblico - pagante - abbia dovuto assistere alla prova in gran parte fuori dai cancelli (dentro c'era solo una tribuna di dimensioni modeste), pagando il biglietto per vedere poco.

RALLY ITALIA TALENT

In gara con la 500 Abarth grazie alla vittoria tra gli over 35 a Rally Italia Talent, Nicola Schileo e Gianguido Fornari, che avevano come tutor Renato Travaglia, se la sono cavata più che egregiamente. Al battesimo nel fuoco, sulla pievesse spettacolo di venerdì sera, hanno addirittura battuto Pisani nel confronto diretto. Peccato per l'assurdo capottone finale, avvenuto praticamente quasi da fermo...

FEMMINILE ALLA RINNA

Grazie alla presenza al Due Valli, Lorella Rinna - in coppia con Giancarla Guzzi - si è aggiudicata la Coppa Aci riservata agli equipaggi femminili. Un successo che ha fatto storcere il naso a Corinne Federighi (vincitrice del titolo l'anno passato) che ha fatto notare come un titolo non andrebbe assegnato in mancanza di avversarie. La verità è che, purtroppo, il rallismo in rosa a livello di Tricolore latita da ormai troppo tempo.

Toyota nel diluvio

DOPPIETTA DELLA CASA GIAPPONESE NELLA GARA DI CASA INTERROTTA PIU' VOLTE E ACCORCIATA. MA LA PORSCHE, TERZA, "VEDE" ORMAI IL TITOLO. E LA FERRARI TRIONFA CON PIER GUIDI E CALADO

di Cesare Maria Mannucci

FUJI - Una corsa infernale, interrotta due volte per il maltempo e che finisce 89 minuti prima del previsto con la bandiera rossa. Che sancisce il ritorno alla vittoria della Toyota, il consolidamento della posizione di leader di Porsche e Ferrari nelle rispettive classifiche iridate, ma soprattutto proietta Pier Guidi e Calado in testa - per la prima volta - nella classifica del campionato del mondo riservato ai piloti.

La Toyota torna al successo con una fantastica doppietta sulla pista di casa ma la Porsche si avvicina sempre più al titolo iridato Costruttori, che probabilmente farà suo a Shanghai.

Trionfano Nakajima-Buemi-Davidson (il pilota inglese non ha mai guidato in corsa ma incredibilmente è stato considerato ugualmente vincitore e premiato con i punti di campionato) davanti a Conway-Kobayashi-Lopez.

Nella classifica Costruttori la Porsche comanda con 270 punti davanti alla Toyota con 211,5, mentre la classifica piloti presenta una situazione più incerta:

APPLAUSI A SCENA APERTA

Gli uomini della Toyota applaudono la loro vettura che torna ai box dopo aver vinto una difficilissima edizione della gara di casa, avversata da condizioni meteo al limite dell'impossibile

con Hartley-Bamber-Bernhard a 172 punti davanti a Buemi-Nakajima con 133 punti.

Una corsa costantemente flagellata dalla pioggia e dalla nebbia, terminata dopo 4 ore e 31 minuti di gara, raggiunto il 75% della durata per assegnare il punteggio pieno, quando ormai la visibilità in pista era inesistente. In precedenza, la gara era stata interrotta per 31 minuti alla seconda ora di corsa causa la pioggia battente. In totale sono state due le interruzioni e sei le neutralizzazioni: con la safety car o virtuali, per una corsa che si è sviluppata in condizioni davvero infernali.

La Porsche riparte dal Fuji con il terzo e quarto posto ottenuti da Jani-Lotterer-Tandy davanti a Bernhard-Hartley-Bamber ma, giustamente, recrimina perché le condizioni atmosferiche hanno creato i presupposti per una sconfitta che interrompe la striscia di vittorie consecutive iniziata alla 24 Ore di Le Mans.

Al via Bamber aveva preso subito la testa, guidando con spavalda autorevolezza sotto la pioggia bat-



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Nakajima-Buemi-Davidson (Toyota Ts050); 2. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota Ts050)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

tente. Alle sue spalle invece Lotterer entrava in collisione con la Toyota di Buemi. Nel contatto la 919 riportava danni alle appendici aerodinamiche e allo splitter anteriore. Dal quel momento Lotterer retrocedeva al quarto posto, incapace di tenere il ritmo delle due Toyota.

Considerando quanto era accaduto nel 2013, quando la 6 Ore del Fuji era stata interrotta con la bandiera rossa dopo soli 30 giri, anche questa volta le condizioni meteo lasciavano prevedere che la bandiera rossa avrebbe sancito la fine ben prima del primo rifornimento.

Per questo motivo tutti avevano cercato di ritardare la sosta iniziale, nella consapevolezza che la classifica finale avrebbe premiato chi riusciva a percorrere più giri senza fermarsi. Questa è stata la strategia adottata dalla Porsche di Bamber-Hartley-Bernhard che, pur al comando dal primo giro, ha tirato diritto anche quando l'altra Porsche di Lotterer e le due Toyota di Buemi e Kobayashi si sono fermate per il primo rifornimento, al 37esi-



PODIO CASALINGO

Gli equipaggi Toyota in festa per la doppietta ottenuta nella gara di casa: Nakajima-Buemi-Davidson hanno avuto la meglio su Conway-Kobayashi-Lopez

mo giro. Puntuale, una tornata dopo, è arrivata l'interruzione della gara con la bandiera rossa causata da pioggia battente e la 6 Ore del Fuji sembrava finire a quel punto. In quel momento la Porsche di Bamber-Hartley-Bernhard disponeva di 11"7 di vantaggio e di fatto aveva vinto la corsa, visto che le condizioni meteo non sembravano volgere al meglio e difficilmente la gara sarebbe ripartita. Invece, dopo una sosta durata 32 minuti, la direzione gara decideva per una nuova partenza, grazie ad un breve e temporaneo miglioramento.

Bamber, con il serbatoio di benzina ormai vuoto, è stato così costretto a rientrare ai box e rifornire proprio quando la corsa ripartiva. Con il risultato non solo di avere rifornito in regime di bandiera verde, ma soprattutto di retrocedere all'ultimo posto, con tutti i sorpassi da fare in condizioni di aderenza precaria e visibilità quasi azzerata. Missione impossibile che ha creato subito le condizioni per accumulare un giro di distacco.

Al comando si sono installate le due Toyota di Nakajima e Lopez, mentre alle loro spalle rinveniva l'altra Porsche, con Tandy che al 77esimo giro saliva al comando approfittando di una sosta di Lopez con il tergicristallo che non funzionava più. Da quel momento è iniziata una lunga teoria di neutralizzazioni per le condizioni meteo tornate "impossibili" e per un violento incidente che ha coinvolto l'Oreca di Beche, ai ferri corti con l'altra Oreca di Vergne. Una situazione caotica, che ha portato la Porsche di Jani ad effettuare una sosta in più rispetto alle due Toyota e che di fatto ha determinato la doppietta delle due Toyota quando la gara è stata definitivamente interrotta come detto a 1 ora e 29 minuti dal termine, quando la Porsche di Jani si trovava a soli 2"1 dalla Toyota di Nakajima.

Nella classe LmP2 vittoria di Senna-Prost-Canal, con l'Oreca Rebellion e momenti di paura quando Beche e Vergne si "provocano" sul rettilineo d'arrivo toccandosi ripetutamente in regime di slow zone e poco dopo il pilota del team Rebellion si schianta contro le barriere proprio mentre sta forzando il sorpasso ai danni del francese. ●

Rossa in fuga

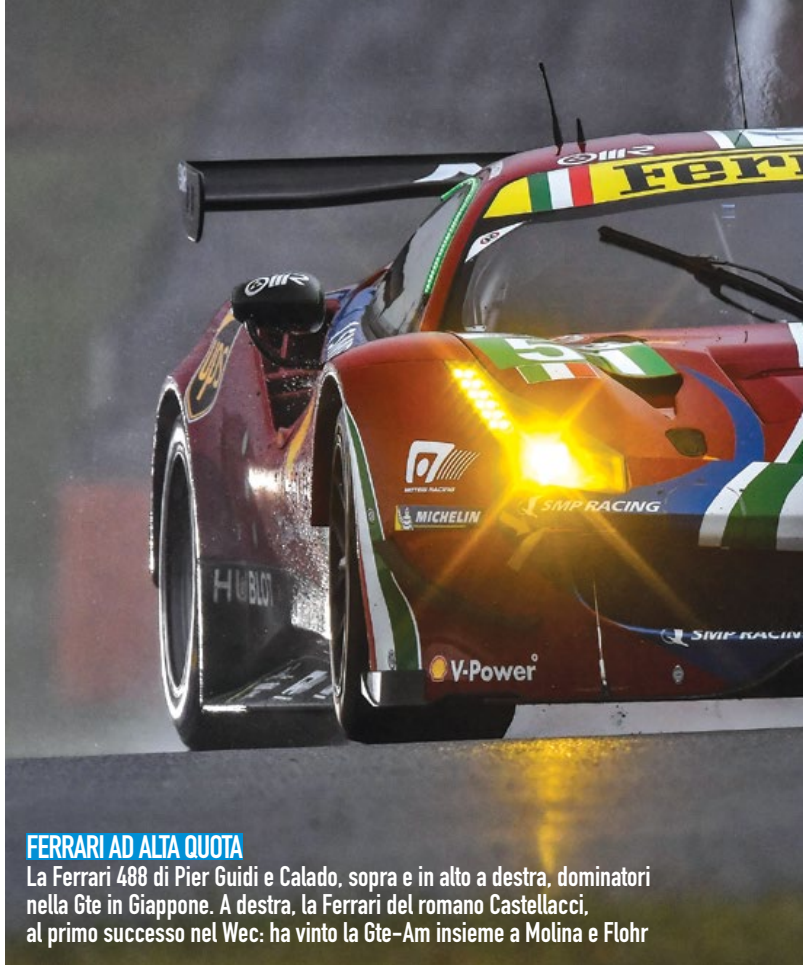
PIER GUIDI E CALADO OTTENGONO LA TERZA VITTORIA STAGIONALE E SALGONO COSÌ AL COMANDO NELLA CLASSIFICA PILOTI

Splendido il trionfo della Ferrari nella classe GTE, che così consolida la sua posizione di leader nella classifica Costruttori con 238 punti davanti alla Porsche a quota 191 e la Ford a 175,5. E Calado e Pier Guidi, che al Fuji ottengono la loro terza vittoria stagionale, si installano al comando della classifica riservata ai piloti. Che ora comandano con 120 punti davanti a Makowiecki-Lietz con 115 punti, Rigon con 105,5 punti e Bird con 105.

Mentre i precedenti leader del campionato, Priaulx e Tincknell, incappano in una giornata disastrosa e retrocedono al settimo posto in classifica. La condotta di gara di Priaulx è stata davvero sconcertante. Prima ha tirato dritto al semaforo rosso ai box, venendo penalizzato di 1 minuto, poi ha sportellato la Ferrari di Flohr, quindi ha tamponato la Porsche di Estre, in quel momento al comando, infine ha perso il controllo sbattendo contro le barriere. Lasciando pietrificati gli uomini del team Ford.

Per la Ferrari una vittoria importante e insperata. Considerando che in qualifica la 488 non aveva brillato e il lunghissimo rettilineo del Fuji poco si adattava alle sue caratteristiche. Invece è scaturito un piccolo miracolo, con Pier Guidi davvero incisivo sotto il bagnato e con una strategia di gara perfetta, che ha saputo sfruttare sempre a proprio favore, le varie neutralizzazioni e interventi con la safety car. Ad un certo punto è successo che entrambe le vetture si fossero trovate con i serbatoi vuoti proprio quando la safety car era entrata in pista e tutto sembrava perso. Il regolamento vieta di rifornire durante i primi tre giri di neutralizzazione, ma concede la deroga di un mini rifornimento della durata di 5 secondi, per evitare di rimanere a secco lungo la pista.

Entrambe le Ferrari si sono poi dovute fermare di nuovo per effettuare il rifornimento completo. Eppure, nonostante una sosta in più rispetto alla Porsche, alla fine è scaturita una vittoria davvero magica. Calado è stato protagonista dell'ultimo e decisivo sorpasso ai danni della Porsche di Makowiecki ma la grande sorpresa è trovare Pier Guidi in testa al campionato del mondo, considerando che lo scorso anno il suo impegno prioritario era nel campionato Blancpain. «Oggi abbiamo corso in condizioni davvero terribili - dice Pier Guidi -. Non si vedeva nulla, nemmeno le luci gialle. La vettura ha avuto un comportamento incredibile: potevo fare sorpassi all'esterno, salire sui cordoli, senza mai perdere il controllo o l'aderenza. Sono sorpreso per essere in testa al campionato del mondo? Nemmeno per sogno, anzi credo che avrei dovuto esserci già da tempo!». Giornata trionfale per la Ferrari e i piloti italiani anche nella classe GTE-Am, dove la vittoria premia Castellacci-Molina-Flohr, con il pilota romano che conquista il suo primo successo iridato in una gara del campionato Wec. ●



FERRARI AD ALTA QUOTA

La Ferrari 488 di Pier Guidi e Calado, sopra e in alto a destra, dominatori nella Gte in Giappone. A destra, la Ferrari del romano Castellacci, al primo successo nel Wec: ha vinto la Gte-Am insieme a Molina e Flohr

Toyota sì Peugeot no

**IL COSTRUTTORE GIAPPONESE RIMANE
MA I FRANCESI RINUNCIANO A TORNARE**

Si comincia a definire meglio il futuro, per certi versi ancora incerto, del prossimo campionato del mondo Wec che si svilupperà nel biennio 2018-2019. Alla vigilia del Fuji si è tenuta una riunione tra i Costruttori interessati a fornire un motore alla nuova classe LmP1 priva di recuperi di energia. Hanno partecipato Mecachrome, Judd, Aer, Nissan e Cosworth. L'Aco ha confermato che l'equivalenza di performance rispetto alla Toyota ibrida sarà garantita non con un serbatoio benzina più grande ma con un flussometro, che

consentirà una maggiore portata di carburante. Fermo restando il fatto che a Le Mans i Prototipi atmosferici percorreranno un giro in meno rispetto alla Toyota e saranno meno efficienti in termini "energetici". Le nuove P1 dovrebbero disporre di appendici aerodinamiche maggiori ed è stata scartata l'ipotesi di ali mobili. All'Aco sono sicuri di riuscire a creare in termini di prestazioni cronometriche un'assoluta equivalenza, anche ricorrendo ad un peso minimo inferiore. La Toyota però - le cui vetture correranno nella stessa configurazio-



ne regolamentare 2017 - attende di sapere tutti i dettagli della nuova P1 prima di confermare la presenza per il prossimo anno. Cosa che comunque Aco e Wec danno per scontata.

La Ginetta ha confermato la vendita di due vetture, probabilmente alla Manor, mentre anche l'Oreca potrebbe "rispolverare" i telai Rebellion messi a norma a livello aerodinamico, per un eventuale team cliente. Di sicuro, il prossimo anno nella classe LmP1 ci saranno 2 Toyota, 2 Dallara, 2 Ginetta. E, forse, 2 Oreca. Per quanto riguarda invece il nuovo regolamento tecnico per il 2020, all'Aco prendono atto senza drammi della rinuncia da parte della Peugeot.

Che preferisce cimentarsi nel Rallycross perché a conti fatti i 40 milioni che serviranno

per le prossime vetture sono stati considerati una spesa eccessiva. Per definire il nuovo regolamento 2020 le linee guida fissate dall'Aco e dal Wec sono: radicale contenimento dei costi; mantenimento della componente ibrida (solo il kers sarà consentito); forte identificazione e personalizzazione aerodinamica per il singolo Costruttore.

Filosofia già adottata in Imsa per i Dpi. Perché ormai i budget per

la competizione arrivano dalle divisioni marketing e non dagli uffici ricerca e sviluppo. Questo però non vuol dire che i Dpi saranno ammessi a Le Mans, sebbene la Michelin, che fornirà le gomme a tutte le classi Imsa dal 2019 sostituendo la Continental, spinge in quella direzione.

Perché i regolamenti tecnici continueranno ad essere molto diversi. Però prepariamoci a vedere configurazioni delle nuove P1 simili a quelle della Mercedes CLK Gt1, dove l'identificazione Mercedes era inconfondibile.

Questo vuol dire che a livello aerodinamico, l'Aco aprirebbe la porta a forme che potrebbero ricordare quelle del hypercar. Come l'Aston Martin Valkyrie, la Ferrari XXX, la McLaren P1 o la Maserati Mc12. Mentre il campionato

2018/2019 sarà inevitabilmente una situazione di compromesso perché dovranno coesistere la Toyota Hybrid e i nuovi Prototipi P1.

Il Consiglio Mondiale Fia di dicembre ratificherà il nuovo regolamento Aco 2020 in tutti i dettagli ma già adesso almeno tre nuovi Costruttori hanno garantito la loro adesione. Per la classe P2, invece, Dallara, Ligier e Riley potranno produrre una nuova configurazione aerodinamica, per ridurre il gap cronometrico che oggi le separa dall'Oreca dominatrice in questa categoria.

Dice Pierre Fillon: «Nel campionato 2018/2019 un team con due vetture potrà vincere il titolo iridato e due edizioni della 24 Ore di Le Mans con un budget di circa 16 milioni di euro. Per il regolamento 2020 abbiamo calcolato che

serviranno circa 40 milioni per schierare due vetture. Considerando che Audi e Porsche erano arrivate a spenderne quasi 250 direi che stiamo creando le condizioni per un nuovo futuro dell'Endurance. Prospero e conforme alle nuove esigenze dell'industria automobilistica. Che negli ultimi anni ha dovuto far fronte a spese enormi per via delle nuove norme in materia di veicoli elettrici, che ne imporranno l'utilizzo futuro sempre più massiccio. La strada attuale non era più percorribile, siamo sicuri che il nuovo corso incontrerà i favori di molti Costruttori, che ci hanno già garantito il loro ritorno a Le Mans».

Con la speranza che ancora una volta la situazione non scappi poi di mano a livello tecnico come già accaduto per la classe LmP1 ibrida. ●

**NEL WEC
2018-2019
BASTERANNO
16 MILIONI PER
VINCERE CON UN
TEAM DI DUE LMP1**

PIERRE FILLON





AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Norris e ora è festa

CON UN SECONDO POSTO IN GARA-1 LANDO CHIUDE I GIOCHI E CONQUISTA IL TITOLO AL TERMINE DI UNA SCALATA TRAVOLGENTE

di [Alessandro Gargantini](#)

HOCKENHEIM - Dopo aver malamente sprecato il primo match point disponibile a Spielberg, quando a titolo già in tasca uno sconcertante incidente con Ralf Aron l'aveva costretto a rinviare le celebrazioni, Lando Norris non ha perso tempo nell'ultimo fine settimana della stagione e già nella prima delle tre manche a disposizione s'è laureato campione continentale della categoria. Gli bastavano tre punti, e la piazza d'onore colta nella frazione del sabato mattina è stata sufficiente per mandare questa stagione in archivio. Iniziamo subito col dire che il successo del diciassettenne di Bristol vale molto, sia per come è stato conquistato che per il valore degli avversari. Lando è sbarcato nella terza serie europea sul finale della passata stagione, disputando la prova conclusiva di Hockenheim con il Carlin Motorsport, una squadra in evidente crisi,

ma utile per acquisire esperienza. Quello che doveva rimanere un rapporto di breve termine, complici i buoni riscontri al successivo Gran Premio di Macao e l'impossibilità di trovare un accordo con la Prema, si è poi trasformato in un legame in pianta stabile per tutto il 2017. Il team del Northamptonshire ha così potuto rimanere nella categoria, affiancando al britannico i debuttanti Jehan Daruvala e Ferdinand Habsburg. Sulla carta, ambire a qualche

vittoria di tappa appariva già una sorta di "mission impossible". Grazie agli investimenti del facoltoso Adam Norris, padre di Lando ed esponente di rilievo della finanza londinese, l'equipe britannica ha potuto recuperare a suon di test, procurarsi materiale di buon livello e presentarsi alla via della nuova stagione in perfetta forma. Il secondo fattore da considerare nel valutare la portata dell'impresa di Lando è il livello qualitativo degli avversari. Callum Iltott e Maxi Gunther, schierati dalla Prema ed al terzo anno nella categoria, sembravano molto meglio posizionati nella lotta al titolo. E lo stesso discorso vale per lo junior driver della Bmw Joel Eriksson, sicuramente dotato alla vigilia di credenziali migliori rispetto al teenager di Trevor Carlin. Il responso della pista ha invece completamente smentito i pronostici. Lando Norris ha velocemente tratto insegnamento da alcune uscite di pista o incertezze allo start e si è progressivamente trasformato in un irresistibile ciclone, in grado di inanellare nove vittorie e sette piazze d'onore che hanno fatto la differenza rispetto al ben più risicato bottino dei suoi rivali. Lando è un ragazzo precoce, che ha dimostrato di saper crescere in fretta nell'arco di una stagione. Abilità che gli ha consentito di trionfare anche nel 2016, quando vinse al primo colpo sia il trofeo europeo che quello dei Paesi nordici della Formula Renault 2.0.

Norris ha certamente le carte in regola per ambire ad un passaggio diretto in Formula 1, come nel recente passato hanno fat-





to Lance Stroll e Max Verstappen. Il teenager britannico è già development driver McLaren e ha ampiamente dimostrato - seppur messo nelle condizioni di eccellere a suon di treni di gomme fresche - di andare forte.

Un posto nella scuderia di Woking per il 2018 non è però alla portata. Con ogni probabilità lo vedremo quindi in Formula 2, categoria nella quale dovrebbe debuttare già in occasione della corsa di Abu Dhabi di fine novembre, dove invece non salirà sulla McLaren per i test Pirelli. Con i colori di quale scuderia scenderà in pista non è ancora deciso, anche se pur di aver-

lo diverse squadre sono disposte a tutto. «Sarebbe stato meglio vincere il titolo al Red Bull Ring! Invece, ho dovuto attendere qualche settimana a riflettere del mio errore - ha raccontato Lando - Questo è stato un anno fantastico per me e

per la squadra, che usciva da una stagione molto negativa. Tutto è andato molto meglio di quanto mi aspettassi: io avevo come obiettivo un piazzamento nei primi tre. Questa stagione è stata la più difficile e formativa da quando corro». ●

PER LA SETTIMA STAGIONE DI FILA IL TITOLO SQUADRE AL TEAM ITALIANO

Prema settebellezze

Nell'ultimo appuntamento del 2017 la terza serie europea non ha soltanto festeggiato il nuovo campione. Il Team Prema ha mantenuto lo scettro, per la settima stagione consecutiva, di squadra regina della categoria. I piloti di Renè Rosin si sono letteralmente scatenati nella seconda frazione, quando con Callum Iott, Maxi Gunther e Guanyu Zhou hanno monopolizzato il podio grazie con una perentoria tripletta. Lo junior driver della Mercedes ha poi ritrovato il successo nella manche conclusiva della domenica, dove è salito sul gradino più alto del podio precedendo Joel Eriksson e il compagno di squadra Guanyu Zhou.

Certo, se Iott e Gunther si fossero espressi su questi livelli con maggior continuità, l'impresa di Norris sarebbe stata probabilmente più ardua. Il pilota bavarese della Prema, al quinto centro stagionale, non è nemmeno riuscito a difendere la piazza d'onore nella graduatoria di campionato dagli attacchi di Joel Eriksson. Il driver svedese della Motopark nel round finale della stagione ha conquistato la settima vittoria stagionale, una piazza d'onore e un quarto posto, mentre Maxi Gunther ha steccato nella prima manche, quando ha chiuso al decimo posto. Sempre in casa Prema, ha chiuso positivamente la stagione il portacolori cinese del Ferrari Driver Academy Guanyu Zhou, che ha colto due terzi posti che portano a cinque il suo bottino di podi stagionali.



ERIKSSON CHIUDE IN BELLEZZA

Dopo aver sprecato il primo match ball, Lando Norris ha chiuso definitivamente la pratica vincendo il Fia F3 grazie al secondo posto ottenuto in gara-1 nella quale si è piazzato alle spalle di Eriksson, sopra, ancora una volta andato a segno nel corso di questa stagione. A destra, il podio di gara-2



Audi pigliatutto

LA CASA DEI QUATTRO ANELLI OCCUPA LE PRIME QUATTRO POSIZIONI IN CAMPIONATO CON I SUOI PILOTI E CONQUISTA IL TITOLI MARCHE E TEAM

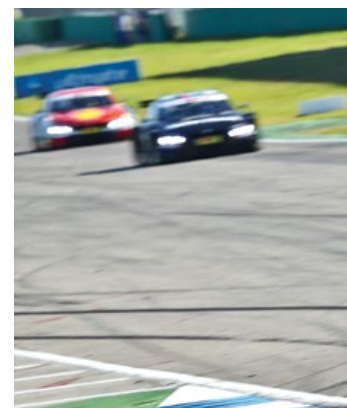
di [Alessandro Gargantini](#)

HOCKENHEIM - La "Grosse Finale" non poteva rivelarsi più favorevole ai colori Audi, che dopo tre anni di vacche magre si è rifatta con gli interessi conquistando le prime quattro posizioni in campionato, oltre alla vittoria nelle classifiche marche e team. Un dominio totale nei numeri che potrebbe trarre in inganno nell'interpretare una stagione abbastanza equilibrata e che ha trovato soltanto nel finale il nome dei nuovi dominatori. E il fatto che la prima vettura rivale, quella di Wittmann, si trovi a soltanto diciannove punti dalla vetta testimonia quanto i destini di questa stagione siano stati in bilico fino alla fine. A sorpresa, a prevalere tra i piloti di Dieter Gass è stato il rookie trentenne René Rast, entrato in punta di piedi nella categoria al termine della passata stagione in sostituzione di Adrien Tambay e Mattias Ekström e subito capace di dimostrare le sue grandi capacità al volante dell'Audi RS5 DTM. Il pilota tedesco ha costruito il suo successo su una solida stagione, contrassegnata da pochi passi falsi e nobilitata da tre presenze sul gradino più alto del podio. Alla finalissima di Hockenheim, il nuovo Meister si era presentato con ben ventun lunghezze da colmare rispetto al capoclassifica Mattias Ekström. Un divario che appariva proibitivo alla vigilia, ma neutralizzato anche grazie a un fine settimana molto negativo per lo svedese, soltanto undicesimo nella prima frazione ed ottavo nella seconda, dopo aver subito una penalizzazione di cinque posizioni in griglia per aver collezionato tre bandiere bianco-neri.

Mentre lo svedese stentava, René Rast ha risposto con un sesto e un secondo posto, che gli hanno consentito di scavalcare di tre punti l'esperto rivale. «Potevo soltanto sognare una giornata come questa! Sono l'ultimo arrivato in Casa Audi e sono riuscito a riportare a Ingolstadt un titolo che mancava da troppo tempo!» - ha commentato raggian- te Rast, primo rookie ad aggiudicarsi il titolo di Meister ventiquattro anni dopo Nicola Larini - «Nella fase finale della stagione si è rivelata decisiva la mia costanza di rendimento e la capacità di conquistare con continuità le prime posizioni in griglia. Oggi le posizioni a fondo schieramento di Ekström e Green mi hanno agevolato. È stata la corsa più importante della mia carriera: nei primi giri ho per-



IL NUOVO MEISTER
René Rast posa orgoglioso accanto al Trofeo che fu di Larini. In alto, Mortara, davanti a Rust, e, al centro, Green, vincitore di Gara-1 ad Hockenheim



so alcune posizioni, riuscendo poi a risalire fino alla piazza d'onore. Questo titolo mi regala una gioia incredibile, che mi ripaga di trent'anni di sacrifici».

Alla BMW di Wittmann Gara-2

La Casa di Ingolstadt ha avuto la certezza della conquista del titolo piloti già dopo la corsa del sabato, vinta da Jamie Green, che ha ristretto il numero dei candidati alla vittoria allo stesso inglese,



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Green; 2. Rockenfeller;
3. Glock. Gara-2: 1. Wittmann; 2.
Rast; 3. Rockenfeller.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Ekstroem, Rast e Rockenfeller. Il britannico ha perso la chance di competere per la vittoria a causa della quindicesima posizione in griglia, determinata da una penalizzazione di dieci caselle dovuta a un accumulo di bandiere banco-nere. Nella giornata di Renè Rast, la Bmw ha ceduto lo scettro della categoria con un convincente successo del campione in carica Marco Wittmann, al primo centro stagionale.



Giapponesi alla tedesca

IL DTM CERCA DI ATTIRARE OI COSTRUTTORI DEL SOL LEVANTE. LEXUS E TOYOTA SEMBRANO INTERESSATE A COLLABORARE

Nel paddock del tracciato del Baden Wurttemberg, che di fatto è la sede per eccellenza della categoria, uno dei temi più ricorrenti è stato il futuro del Dtm. La presenza della Lexus LC500 di Heikki Kovalainen e della Nissan GT-R di Ronnie Quintarelli, protagoniste nella serie Super GT giapponese, ha acceso le speranze del pubblico tedesco, che ha mostrato un evidente interesse verso le vetture del Sol Levante, che hanno fatto alcuni applauditi show run. In questa fase di transizione, il pubblico ha dato l'ennesima prova di affetto verso la categoria, con 152 mila tifosi che hanno gremito le tribune ed hanno certamente impressionato i rappresentanti delle due Case nipponiche, impegnati in una impressionante serie di riunioni con lo staff di Gerhard Berger ed i rappresentanti di Bmw e Audi. Secondo voci raccolte a Hockenheim, le trattative più avanzate sarebbero con la Nissan, anche se la decisione da parte della Nismo è tutt'altro che semplice. E' stato fatto il nome del Team Kolles in merito ad una delle due strutture alle quali potrebbe appoggiarsi la Casa nipponica. Per quel che invece concerne le Lexus, Toyota ha già la base a Colonia. Non ci sono chance in chiave Honda, che per motivi logistici non ha mandato alcuna vettura in Germania. Ha destato curiosità il raffronto tra Super GT e Dtm. Le vetture nipponiche sono risultate più veloci, pur in assenza di transponder e dati ufficiali, di due/tre secondi al giro. Ora tra le priorità degli organizzatori della Itr c'è il rinnovo dei contratti televisivi e la pubblicazione del nuovo calendario, per il quale sono annunciate alcune importanti variazioni rispetto al 2017. In bilico ci sono le tappe di Budapest, Lausitzring e Mosca. Alle porte, un concreto interesse verso Italia, con l'obiettivo generale di allontanare il baricentro della categoria dalla Germania. Per la prossima stagione è confermato lo stop della Audi TT-Cup, mentre potrebbe esserci l'abbinamento con la Porsche Cup, che alcune voci davano vicina ad una migrazione nei fine settimana dei GT Master. ●

PASSAGGIO AD ORIENTE

In alto, Gerhard Berger, responsabile del Dtm, insieme all'omologo del Super GT giapponese, Masaaki Bando

Il bavarese ha preceduto Rast e Rockenfeller, che ha chiuso quarto nella classifica di campionato. In casa Mercedes, Edoardo Mortara ha artigliato un quinto e un nono posto, mentre Lucs Auer si è rivelato il migliore degli alfieri di Ulli Fritz nel 2017 conquistando la sesta posizione in graduatoria. Un magro risultato per la Casa di Stoccarda, che col nipote di Gerhard Berger era stata grande protagonista nella prima parte della stagione. ●

CONDIZIONI LIMITE

Si è corso in condizioni al limite in Cina e su un asfalto divenuto impossibile con la pioggia. Si è corsa solo la Opening Race con vittoria di Guerrieri



Bjork leader per un soffio

MONTEIRO NON CORRE IN CINA E THED LO SORPASSA DI APPENA MEZZO PUNTO. GARA-1 A GUERRIERI. MAIN RACE INTERROTTA

Dopo tre mesi di sosta, il Mondiale Turismo è uscito dal letargo in cui era entrato dopo la gara in Argentina. Le 17 vetture che compongono lo schieramento sono scese in pista sul nuovo circuito che ha sostituito Shangai come tappa cinese del campionato. Terminato appena un mese fa, il Ningbo International Speedpark ha quindi un asfalto perfettamente liscio, ma che ancora perde sostanze chimiche che col bagnato lo hanno reso praticamente ghiaccio. Tiago Monteiro non era presente e quindi tutti si aspettavano che la Volvo non perdesse l'occasione per recuperare i punti che separavano il portoghese dal pilota #1 della Polestar Cyan Racing e scappasse in campionato. Ma l'occasione è stata decisamente sprecata dagli svedesi. La Opening Race è stata vinta dall'ottimo Esteban Guerrieri, al suo secondo successo dell'anno. L'argentino ha approfittato della pioggia per annullare tutte la differenza tra la sua datata Chevrolet Cruze e le altre vetture ben più moderne. Ha scavalcato con estrema facilità la Lada Vesta di Yann Ehrlacher, dopo la Safety Car per l'incidente tra Ro-

bert Huff e Tom Chilton, e si è involato fino a quando la bandiera a scacchi non gli ha permesso di andarsene a festeggiare coi suoi meccanici. Invece la Main Race è stata direttamente annullata dopo tre passaggi a velocità ridotta dietro la vettura di sicurezza. Ma siccome si era preso il via, sono stati assegnati metà punti.

Il Direttore di Gara Miroslav Bartos ha spiegato che la pioggia era troppo abbondante, e le previsioni del tempo minacciavano ulteriori peggioramenti. In più stava arrivando buio, quindi era l'unica scelta possibile. Comunque tutti i piloti hanno concordato con la scelta, e Tom Chilton ha addirittura raccontato di aver richiesto via radio che la Safety Car andasse più piano, perché non riuscivano a starle dietro!

Questo significa che Thed Björk ha raccolto appena 12,5 punti in due gare. Infatti ai 3 per il terzo posto in qualifica ha aggiunto solo i 9,5 del terzo posto dimezzato della seconda gara, visto che nella prima si è ritirato dopo un contatto con Mehdi Bennani. Certo, un normale incidente di gara... ma quando sai che devi recuperare tutti

i punti possibili per approfittare dell'assenza del tuo avversario, conveniva pensarci due volte prima di chiudere la porta con tutta quella veemenza all'attacco del marocchino. Insomma, Tiago Monteiro si presenterà a fine mese a Motegi con appena mezzo punto di distacco dalla vetta del campionato, e la lotta per la corona di campione del mondo turismo 2017 è ancora totalmente aperta, con anche la seconda Honda di Norbert Michielisz tornata in lotta.

Fulvio Cavicchi

4° E 5° CON LA HONDA JAS

Tarquini buon rientro

L'importante incidente capitato a Tiago Monteiro il 6 settembre nei test a Barcellona, quando ha avuto problemi ai freni ed è finito contro le barriere al termine del lungo rettilineo di partenza del tracciato catalano, ha avuto ripercussioni. Il portoghese ha lavorato duro per riprendersi, ma il martedì della scorsa settimana non ha passato l'ultima visita. Questo ha costretto la Jas Motorsport a cercare all'ultimo secondo un sostituto. E la scelta è finita su un vecchio amico, che ben già conosceva la Civic Tc1 (avendola fatta crescere sin dalle basi) e si trovava giusto in Cina, dove ha corso con la Hyundai Tcr il weekend precedente. E allora ecco che Gabriele Tarquini ha potuto fare le sue gare numero 137 e 138 nel Mondiale Turismo, chiuse in 5^a e 4^a posizione.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Guerrieri; 2. Ehrlacher; 3. Catsburg. Gara-2: 1. Girolami; 2. Michielisz; 3. Bjork.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Il giorno di Day

IL PILOTA DELLA CAAL RACING VINCE A ZOLDER IL SUO PRIMO TITOLO DELL'EURONASCAR

Lultima tappa della Nascar Whelen Euro Series in Belgio è stata festa grande per Alon Day, che ha conquistato sabato la sua quarta vittoria della stagione, la decima da quando corre per la italiana Caal Racing di Todi, ed il titolo 2017 della categoria. Per il giovane israeliano è la bella conclusione della sua crescita, iniziata due stagioni fa (concluse in seconda e terza posizione in campionato). Per arrivare a mettersi in testa la corona hanno, di sicuro, influito molto anche le gare corse in America, addirittura nella Monster Energy Cup. Cioè la massima categoria stock-car al mondo. Infatti Day è stato uno degli undici piloti selezionati per il programma Nascar Next, che punta a raccogliere i giovani piloti promettenti in giro per il mondo, diventando il primo di sempre in arrivo dalla serie europea. Per questo, ad

agosto dello scorso anno è arrivato nella Xfinity Series in Usa. Debuttando a Mid-Ohio, grazie anche all'appoggio di un ebreo d'America che ne ha supportato l'attività. Poi una gara a Road America, ed a fine stagione due corse nei Truck (di fatto la terza serie partendo dall'alto del mondo stock-car americano). Nel 2017, infine, la chiamata di Bk Racing, per la gara di giugno a Sonoma nella massima serie. Conclusa in 32esima posizione. Che letta come semplice numero può sembrare poco, ma comunque si è messo alle spalle un nome come quello di A.J. Almendinger, ex Indycar!

Insomma, la EuroNascar sta continuando a crescere e farsi vedere, anche agli occhi dei mostri sacri Usa. Che, da buoni americani, non pensavano potesse esistere al di fuori dei loro confini qualcuno capace di fare le cose "a stelle e strisce". Insomma, Alon Day è la migliore pubblicità potesse esserci per tutta la categoria, perché dimostra che un ragazzo giovane (l'israeliano deve ancora compiere 26 anni) può credere e crescere in una categoria dal costo bassissimo e con sempre oltre venti macchine in pista. E sperare in un futuro non solo da pilota pagante. Anche il bicampione Kumpen, che con il secondo posto assoluto 2017 dimostra di essere sempre al top, ha avuto la possibilità di qualche gara spot oltreoceano, ma non ha convinto come Day. Forse sono i quasi 39 anni, anche se sulle stock-car è normale vedere alla guida piloti più "esperti". Come sta succedendo anche nel campionato europeo, vista la presenza anche di gente come il vincitore di Gara 2 a Zolder Marc Goossens (47 anni), il due volte vicecampione Frédéric Gabillon (41) ed il vincitore di quattro gare in questa stagione Borja Garcia (35). Ma a fare da contraltare c'è appunto Day, ma ci sono anche il 26enne campione Elite 2 lo scorso anno Stienes Longin ed il nostro 22enne Gianmarco Ercoli, campione Elite 2 nel 2015.

Fulvio Cavicchi



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Day; 2. Goossens; 3. Kumpen. Gara-2: 1. Goossens; 2. Gabillon; 3. Kumpen.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



ORGOGGIO ISRAELIANO

Festa grande per Alon Day che ha conquistato la Nascar Whelen Euro Series. Nella finale di Zolder il giovane pilota israeliano ha colto la vittoria in gara-1, mentre nella seconda sfida si è imposto Goossens

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



Gli specialisti dei gazebo personalizzati che si montano in un minuto

- e di tutti i loro complementi -

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

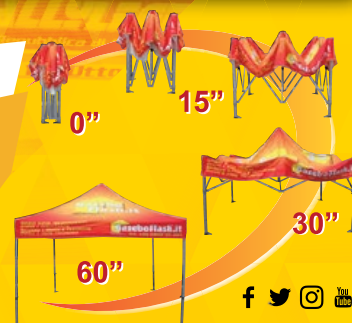
Massima velocità e qualità garantite
Solo prodotti pieghevoli, facilmente trasportabili e montabili in un Flash

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

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

UTILIZZA IL CODICE PROMOZIONALE

gazeboflash17
E AVRAI UNO SCONTO DEL 15%



f t @

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

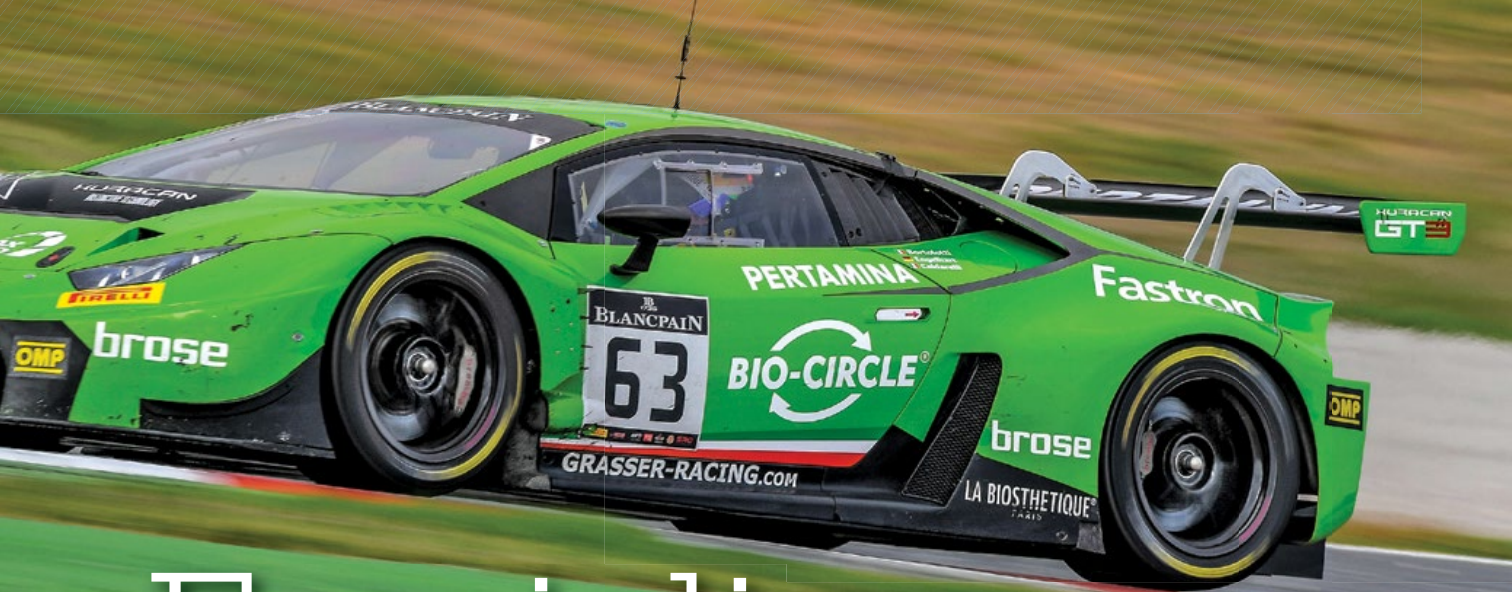
www.gazeboflash.it - info@gazeboflash.it



SANT'AGATA BOLOGNESE - Davanti agli occhi i primi trofei di caccia, poi spostando poco oltre lo sguardo nuove prospettive e anche grandi sogni. Da una parte i trionfi in Blancpain e nel Tricolore Gt; dall'altra una percentuale sempre più crescente di alzare l'asticella e presentarsi un giorno pure a Le Mans. In mezzo c'è la storia di Giorgio Sanna responsabile della Squadra Corse della Casa del Toro. Uno che ha scalato tutti i gradini della passione e della professione. Ex pilota ed ex collaudatore della Casa del Toro mente diabolica della rinascita da competizione della Lamborghini. Racconta: «Sono entrato qui nel 2001: avevo 24 anni e mezzo. Quando correvo guardavo con ammirazione al lavoro del dottor Ulrich in Audi. È il modello a cui mi ispiro. Comunque sia considerando da dove siamo partiti, quindi da zero, questi primi risultati debbono essere motivo di orgoglio perché, nel nostro piccolo, è vero che ora siamo concentrati

IL TRIO DELLE MERAVIGLIE
Sopra, il magico trio composto da Caldarelli, Bortolotti e Engelhart che ha conquistato la vittoria nella Blancpain con una Huracan gestita dal team Grasser. A destra, Giorgio Sanna, classe 1976, responsabile del motorsport di Lamborghini Automobili

solo sul customer racing però almeno per quanto riguarda Automobili Lamborghini stiamo scrivendo la storia. Dopo la vittoria in Blancpain ho detto che la prima pagina è scritta ma ora manca tutto il resto del libro. Guai ad accontentarsi. Questo è il semplice risultato di un lavoro svolto con passione, competenza, determinazione e la giusta dose di umiltà che sono un po' i valori a cui io mi ispiro e che cerco di trasmettere. Ci confrontiamo con Costruttori che sono dei colossi con 50 anni di esperienza in più rispetto a noi nel motorsport. Siamo un po' Davide contro Golia: in alcuni casi si vede in modo palese; ma questo ci deve dare ancor più spinta e motivazione. Quando si parla di customer racing quello che abbiamo sempre cercato di fare è di parlare la stessa lingua dei piloti e dei team manager. Abbiamo una squadra giovane, ragazzi di talento che vanno supportati per crescere ancora. Però certi risultati non arrivano per caso...».



Fuori di anna

DIETRO LA STREPITOSA STAGIONE LAMBORGHINI, C'È UNA STORIA CHE SA TANTO DI FAVOLA. QUELLA DI GIORGIO CHE DA EX COLLAUDATORE E PILOTA GUIDA ORA IL MOTORSPORT A SANT'AGATA BOLOGNESE. PROSSIMO OBIETTIVO? LE MANS. ECCO COME

di Andrea Cordovani



- Non è un caso neanche che certi giovani talenti siano sotto la vostra egida...

«Il nostro Young Drivers Program è uno dei progetti sui quali ho puntato da quando nel 2014 sono responsabile del motorsport e ho cercato di metterci dentro tutte le esperienze che ho vissuto in prima persona avvalendomi di anno in anno di professionisti validi, non ultima la collaborazione con la scuola federale di Acisport. Alla base c'è l'obiettivo di coinvolgere questi giovani in un'esperienza professionale. In F.1 ci arrivano in pochissimi lo sappiamo; ancora meno sono quelli che possono diventare professionisti del volante nella piena accezione del termine. La nostra è una sorta di Academy che porta i ragazzi in questa dimensione. C'è chi diventerà pilota ufficiale Lamborghini; chi istruttore, chi lavorerà come collaudatore alla ricerca e sviluppo. Dobbiamo creare opportunità. Non valutiamo solo se un pilota è veloce: di piloti veloci ce ne sono

**CON I SUCCESSI
NEL BLANCPAIN
È STATA SCRITTA
LA PRIMA PAGINA,
MA ORA MANCA
TUTTO IL RESTO
DEL LIBRO**

GIORGIO SANNA

”

tanti, di veloci e intelligenti molti di meno. Ci servono veri ambasciatori del nostro marchio».

- Belle opportunità sono arrivate anche per piloti come Mirko Bortolotti e Andrea Caldarelli...

«Sono fiero e orgoglioso di quello che hanno fatto. Bortolotti finora nelle categorie propedeutiche è stato eccezionale e dovunque ha corso ha vinto. Eppure per mille motivi non era mai riuscito a trovare l'ambiente giusto per esprimersi e diventare un professionista a 360 gradi. Con noi l'ha trovato. Lamborghini Squadra Corse è una famiglia "industrializzata", una struttura flessibile basata sui valori dell'uomo. E questo i piloti lo percepiscono immediatamente. Ringrazio Mirko e Andrea per il successo che ci hanno regalato: è vero che noi stiamo cercando di fare il massimo per il loro, ma anche loro hanno scommesso su di noi».

- Il giorno dopo la conquista del titolo tricolore Gt al Mugello, Frassinetti e Beretta sono venuti a fe-

←

steggiare in azienda quello scudetto che sembrava abbastanza difficile da conquistare...

«Vincere non è mai facile. Ogni campionato ha la sua storia e il Gt ha anche il suo BoP (balance of performance) che oggi è un male necessario e che fa parte delle regole del gioco. Proprio per questi motivi sono molto contento per la conquista del tricolore Gt anche perché è il nostro mercato di casa. È uno scudetto che da noi mancava da tempo, troppo dal mio punto di vista. L'ultimo tricolore in Gt Cup portato a Sant'Agata l'avevo vinto io nel 2011. Ci tenevo in modo particolare e sono felicissimo che Frassinetti e Beretta abbiano portato a casa il campionato».

- Dopo il lancio della Huracan Evoluzione quali riscontri avete registrato?

«Abbiamo venduto già il 50% della produzione del 2018 ancora prima di presentare la vettura ufficialmente. Quando inizia a esserci un movimento tale a settembre vuol dire che il mercato sta percependo che Lamborghini non sta scherzando. Nonostante il grande successo che abbiamo ottenuto con la Huracan SuperTrofeo (sia a livello di macchine vendute che a livello di partecipanti) a distanza di soli tre anni mettere fuori un'altra auto nuova con contenuti importanti vuol dire che continuiamo a investire e a crederci e questo i team lo percepiscono».

- Dalla sua nascita quante Huracan per le corse sono state vendute?

«170 Huracan per il SuperTrofeo; una sessantina sono state le Gt3. Ma oltre ai numeri per me già bastano i sorrisi dei piloti quando scendono dalla macchina. Parlano da soli. Ma il complimento più bello riguarda la facilità di guida, le prestazioni e non ultima la sicurezza».

- E tu continui anche a provarle?

«Io ci tengo personalmente a provare le macchine: per me è fondamentale. L'abitacolo di una macchina da corsa continua a essere nonostante tutto uno dei posti in cui mi sento più sereno in assoluto e questo la dice lunga... Ho provato anche la nuova SuperTrofeo a Vallelunga, pista che ritengo ideale per un certo tipo di prove (abbina un primo settore veloce a una parte più tecnica) e ti fai subito un'ottima idea di quello che è l'equilibrio della vettura: la prima impressione è quella che conta. Ho trovato una vettura molto più equilibrata della precedente e molto più facile da guidare a livello di bilanciamento tra i due assi. Con l'aerodinamica bisogna stare attenti a non creare una vettura che sia troppo complessa da guidare per il gentleman. Devi mantenere un ottimo livello di grip meccanico che è quello che qualunque pilota percepisce e un bilanciamento aerodinamico che ti dia sicurezza».

- Ma non ti piacerebbe fare qualche gara?

«Bella domanda. Mi ritengo molto fortunato perché ho avuto la possibilità di smettere di correre e di impegnarmi in un progetto bellissimo: onestamente la gara in sé non mi manca come invece temevo. A volte mi capita di essere presente sui campi gara, magari su circuiti nuovi in cui non ho mai corso e mi viene una gran voglia. Ma parto dal presupposto che se nella vita si è avuta la possibilità, la fortuna e la bravura di fare le cose giuste al momento giusto non ho particolari nostalgie. Non esco mai di



COME HA ACCOLTO LE NOSTRE VITTORIE IL PRESIDENTE DOMENICALI? CON GENUINO ENTUSIASMO

GIORGIO SANNA



SÌ ALLA 24 ORE DI LE MANS STIAMO PENSANDO IN MODO SERIO E RAGIONATO. NON ABBIAMO FRETTA

GIORGIO SANNA



casa per arrivare 2° e se non posso preparare una corsa per dare il massimo meglio non farla. La mia ultima gara l'ho corsa nel 2013. Era la 6 Ore di Vallelunga che abbiamo vinto. A dire la verità ho gareggiato anche l'anno dopo in Supertrofeo perché ero stato invitato da alcuni clienti importanti al Fuji nell'ultimo anno della Gallardo e... vinsi».

- Come si sta muovendo Squadra Corse Lamborghini in ottica futura?

«Il primo step importante era quello di portare la Lamborghini nel motorsport in una dimensione che merita. Questo primo step lo abbiamo raggiunto in ambito customer racing con un monomarca di successo stando ai numeri e le prime vittorie in Gt3. Non possiamo dimenticare che siamo nati tre anni fa con un progetto iniziato da zero e bisogna consolidare quello che abbiamo fatto fino a oggi. Ma è chiaro che l'appetito vien mangiando e non siamo abituati a sederci in zone di confort. Ci piacciono le sfide nuove e così come ci siamo lanciati tre anni fa per fare la Huracan Gt3 (la prima Gt3 vera fatta da Lamborghini) è chiaro che guardiamo al futuro con l'ambizione di rimanere in un contesto Gt (questo è il nostro mondo) da customer racing perché ad oggi non possiamo pensare di fare programmi factory: dobbiamo muoverci passo dopo passo».

- Quindi non succederà mai che facciate un programma factory?

«Non succederà mai non esiste. È solo una questione di opportunità di trovare i giusti regolamenti e i giusti campionati».

- E Le Mans? Non mi dire solo che è in Francia...

«A mio giudizio il Gte è la giusta prosecuzione del percorso che stiamo facendo, però non abbiamo fretta perché dobbiamo consolidare ciò che abbiamo e valutare bene tutti i rischi perché più si cresce e più si rischia. Sì a Le Mans ci stiamo pensando in modo serio ma ragionato. Prenderemo una decisione a breve basandoci su quello che oggi offre il mercato. Gli scenari dei campionati stanno cambiando e noi siamo alla finestra a guardare come



sarà lo scenario coi nuovi regolamenti tecnici che entreranno in vigore nel 2020. Nel frattempo ci stiamo anche strutturando e preparando per crescere. Se parliamo di sogni nel cassetto la 24 Ore di Le Mans è il sogno per molti però io non mi alzo tutte le mattine lavorando 12 ore al giorno vivendo di sogni. Io vivo di obiettivi. Se penso che ho almeno il 5% di possibilità per far sì che questo obiettivo venga centrato automaticamente da sogno diventa obiettivo. Quel 5% l'abbiamo già superato da un bel pezzo!».

-Quindi?

«Tutto è legato all'equilibrio intero di un'azienda che sta vivendo un periodo eccezionale ma di grande cambiamento e di grandi investimenti: ci aspettiamo risultati importanti nel medio termine e quindi nei prossimi 2/3 anni però è chiaro che l'azienda è impegnata su più fronti. Oggi Automobili Lamborghini è composta da 1500/1600 persone. Quando sono entrato io eravamo in 300 e si vendevano 400 macchine all'anno che poi erano solo le Murcielago, c'erano 30/40 autosaloni nel mondo. Oggi sono oltre 300 solo all'interno della Ricerca e Sviluppo...»

- Sono passati più di tre lustri dal tuo primo giorno al servizio della Casa del Toro...

«La mia storia con Lamborghini è nata per caso. Era il 2000 e in quel periodo mancava un collaudatore di riferimento per lo sviluppo dei prodotti. Cercavano un collaudatore che fosse italiano, giovane, con esperienze da pilota al servizio del reparto di ricerca e sviluppo. Presero notizie su di me e tutti dettero ottime referenze. A dicembre del 2000 feci il primo colloquio. Durò neanche mezz'ora e mi presero. Io sono uno che lega l'asino dove vuole il padrone. Il tempo di fare le visite mediche come i calciatori e a febbraio del 2001 iniziavo questa avventura. Una storia bellissima fin dall'inizio ma non facile. Ho iniziato con un contratto da operaio meccanico. La Murcielago l'ho solo completata come sviluppo. La prima macchina che ho visto nascere è stata la Gallardo che per me rimane lo stato dell'arte a livello

L'ABITACOLO DI UNA
MACCHINA DA
CORSA È UNO DEI
POSTI IN CUI MI
SENTO PIÙ SERENO
IN ASSOLUTO...

GIORGIO SANNA



FESTEGGIATO ANCHE
IL TRICOLORE GT

Dopo i trionfi in Blancpain, a Sant'Agata Bolognese s'è fatto festa anche con lo scudetto del Gt italiano dove a imporsi è stata la Huracan condotta da Frassinetti e Beretta. In alto a sinistra, la nuova Evoluzione

di handling, la prima supercar facile da guidare che ha messo a proprio agio chi la guidava. Un lavoro di due anni, 250mila km di test, lavorando tantissimo in pista. Vedi crescere un prodotto e credimi è come veder crescere un figlio. Un lavoro oscuro e meraviglioso. Quando nel 1998 Lamborghini è stata presa dal Gruppo VW era un'azienda artigianale che nel tempo mantenendo questa prerogativa si è anche industrializzata. Serviva un'apertura mentale che non tutti avevano; c'era ancora la vecchia generazione. Chiudere un ciclo e aprirne un altro non è facile, mai scontato. Oggi quello tra Audi e Lambo è un binomio eccezionale: da una parte la precisione e la metodologia, la pianificazione tedesca e dall'altra col talento e il saper fare macchine da sogno e il genio italiano. Realtà opposte che adesso esprimono prodotti fantastici. Se c'è un grande estimatore del made in Italy quello è il tedesco, più di quanto noi immaginiamo. All'inizio quando abbiamo creato Squadra Corse c'è stata tanta collaborazione da parte dei colleghi dell'Audi nel metterci a disposizione tutta quella che era stata la loro esperienza. Nel 2014 ho fatto un grande lavoro di studio insieme ai colleghi dell'Audi. Non c'è niente di più bello che stupire chi ti ha dato fiducia».

- Ora rischiate di rastrellare qualche altro campionato prima della fine dell'anno...

«Siamo in corsa in Gt Open e in Le Mans Cup. Poi ci sarà Macao: un vera roulette russa. Correremo con un esemplare FFF e Bortolotti: c'è da fare grande esperienza. Nello stesso week end ci saranno le finali mondiali di Lamborghini, evento clou dell'anno a Imola».

- Com'è avere un presidente da corsa come Stefano Domenicali?

«Sono oneri e onori ed è una grande responsabilità in generale lo è sempre nei confronti di un Ceo, nei confronti di un Ceo come Stefano che ha un passato ai massimi livelli nel motorsport è anche una grande responsabilità. Lui ha grandi aspettative. Come ha accolto le prime vittorie? Con genuino entusiasmo. Oltre che un grande professionista è anche un grandissimo appassionato per cui la vive con tanta attenzione e con la giusta dose di pressione e a me piace moltissimo questo».

- Sei nato a Roma ma la tua capitale è qui in questo angolo di Emilia. O no?

«La mia vita è qui. A Sant'Agata mi hanno adottato. È la mia capitale. Si la capitale del mondo dell'automobile. E se non lo è ancora lo diventerà». ●



Giovani in Carrera

di **Dario Lucchese**

A Monza, nel settimo e conclusivo appuntamento del calendario, si giocheranno il titolo della Carrera Cup Italia. A separarli in classifica ci sono solo 13 lunghezze, con un massimo di 40 punti ancora in palio. Riccardo Pera, che arriva in Brianza nelle vesti di leader, e il suo rivale Alessio Rovera, oltre alle quattro vittorie a testa ottenute nel corso dell'anno, condividono anche il fatto di avere preso parte entrambi all'International Shoot Out. Per la prima volta in assoluto sono stati due (e non uno) i piloti italiani invitati alla selezione di Porsche Motorsport, che si è svolta il 26 e 27 settembre sul circuito tedesco del Lausitzring. Sfida dunque ad alta tensione nel monomarca tricolore riservato alle 911 Gt3 Cup (che dal 2018 lasceranno parte della scena alla nuova vettura). Specialmente dopo quanto è successo nel più recente round del Mugello, dove di certo le scintille tra i due non sono mancate. Partiamo comunque da un dato di fatto: ancora una volta il campionato che vede protagoniste le vetture della Casa di Stoccarda si riscopre "giovane". Pera ha compiuto 18 anni a luglio, Rovera ne ha quattro in più.

Nelle ultime stagioni la Carrera Cup Italia ha lanciato tanti giovani talenti. Non solo Matteo Cairoli, che ha vinto il titolo nel 2014 (oggi Young Professional Driver di Porsche, contemporaneamente impegnato nel Mondiale Wec e nella serie Elms), ma anche il vicecampione in carica Mattia Drudi, vera rivelazione quest'anno nella Porsche Mobil 1 Supercup in cui ha conquistato un miglior secondo posto a Spa lo scorso agosto. Tornando al testa a testa che incoronerà il vincitore 2017, va ricordato che Pera non sale sul gradino più alto del podio dal quarto appuntamento del Mugello. A Monza, in gara-1, il pilota del team Ebimotors dovrà inoltre scontare ben dieci posizioni di penalità in griglia per il comportamento tenuto in pista, proprio nel duello con Rovera, nella tappa toscana di settembre. Recuperare per lui non sarà impossibile, ma il suo avversario dello Tsunami Rt ha delle ottime probabilità di finirgli abbastanza davanti per rosicchiargli ancora qualche punticino e mantenere vive le speranze fino all'ultimo. La stagione si è aperta sotto il segno di Pera, al suo debutto nel campionato dopo avere conquistato lo scorso anno il titolo della Cayman Cup nel Gt italiano, sempre con la squadra guidata da Enrico Borghi. Il toscano all'inizio ha sorpreso e poi si è confermato, centrando appunto quattro successi nelle prime sette gare. Dopo la pausa estiva è sembrato tuttavia essere più sotto pressione. A differenza di Rovera, sempre piuttosto costante. Due ritiri per Rovera, nel primo round di Imola (per noie al cambio in gara-2) e a Vallelunga, sempre nella seconda gara, per un contatto con Daniele Cazzaniga alla curva Roma. Un solo "stop" invece per Pera.

Però a Monza potrebbero giocare un ruolo anche i

HANNO PRESO ENTRAMBI PARTE ALLO SHOOT OUT INTERNAZIONALE. NEL PROSSIMO WEEKEND PERA E ROVERA SI GIOCANO LA VITTORIA ANCHE NEL MONOMARCA PORSCHE



SI DEDICE TUTTO NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ
Si deciderà solo nell'ultimo round della Carrera Cup che andrà in scena nel prossimo fine settimana a Monza il testa a testa per la conquista del monomarca tra Pera e Rovera

cosiddetti "terzi incomodi". Cominciando da Enrico Fulgenzi, che vi arriva con quattro podi ottenuti nelle ultime quattro gare e una vittoria nel primo round di Imola. Peccato che la matematica lo abbia tagliato ormai fuori dalla lotta finale, pur collocando il pilota del team Ghinzan Arco attualmente terzo nella classifica.

Poi c'è Simone Pellegrinelli, autore di una stagione tutta in crescendo, culminata poche settimane fa con la prima vittoria messa a segno al Mugello con la vettura della Bonaldi Motorsport. Gianmar-



Un futuro da giocare in **duello**

RICCARDO E ALESSIO SONO PRONTI PER IL RUSH FINALE IN ATTESA DI SCOPRIRE CHE COSA RISERVERÀ PER LORO IL 2018

Oltre a giocare il titolo della Carrera Cup Italia 2017, Riccardo Pera e Alessio Rovera attendono di conoscere l'esito dello Shoot Out di Porsche Motorsport, in cui hanno fatto parte dei nove piloti selezionati dalle varie serie nazionali di tutto il mondo. Una sfida nella sfida, per il cui esito si dovrà tuttavia attendere più a lungo.

«È stata una bella esperienza: due giorni di "full immersion" in cui abbiamo simulato un intero weekend di gara - ha raccontato Pera - Riguardo alla Carrera Cup Italia, essendo alla mia prima stagione di più non potevo chiedere. Independentemente da quale sarà l'esito del campionato, mi ritengo assolutamente soddisfatto. La chiave del successo credo sia stata l'abilità del team nell'aver saputo interpretare da subito il nuovo regolamento e l'adozione dell'abs. Venendo dalla Cayman Cup, mi sono tro-

**AL DI LÀ
DI COME FINIRÀ
IL CAMPIONATO,
MI RITENGO
ASSOLUTAMENTE
SODDISFATTO**

RICCARDO PERA



vato a dovere gestire una vettura con 100 kg in meno e 100 cv in più. Ne ho saputo apprezzare la grande trazione, che sopprime pienamente a un carico aerodinamico modesto esaltandone la guida. Adesso ce la

**PECCATO PER
I RITIRI A INIZIO
STAGIONE DOPO
L'ESTATE LE COSE
SONO CAMBIATE
DEL TUTTO**

ALESSIO ROVERA



metterò tutta per portare a casa il mio secondo titolo». Con un anno di esperienza in più nella serie, Rovera è stato protagonista anche di tre appuntamenti della serie francese, vincendo la gara di Le Mans dove si è classificato terzo assoluto su un totale di 64 iscritti che comprendevano anche altri protagonisti di vari campionati nazionali. Per lui un solo rammarico. «Peccato per i due ritiri di Imola e Vallelunga - spiega il pilota veresino - All'inizio della stagione abbiamo faticato un po' a trovare l'assetto giusto, ma dopo i test svolti alla fine dell'estate sulla pista di Imola, le cose sono cambiate del tutto. Lo Shoot Out ha rappresentato un'esperienza molto positiva, mettendomi nelle condizioni di lavorare con gli ingegneri della "factory" e comunicare con loro in inglese. Spero che sia un buon preludio per il prossimo anno». ●

co Quaresmini è un altro che avrebbe avuto tutte le carte in regola per inserirsi nella lotta per il titolo: senza il contatto avuto con Fulgenzi al Mugello in gara-1, quando partiva dalla pole position, oggi sarebbe stato in ballo anche lui e invece si ritrova quarto in campionato. Va però ricordato che il 21enne pilota del team Dinamic Motorsport ha vinto gara-2 a Imola sotto la pioggia, ha ottenuto un'altra pole e poi messo tutti dietro in gara-1 nella tappa del Mugello del Porsche Festival e avrebbe vinto anche gara-2 se una penalizzazione (per non ave-

re rispettato il cartello dei 5' prima della partenza) non lo avesse retrocesso comunque secondo; di fatto nelle ultime tre gare ha sempre tagliato il traguardo per primo. A dire la sua potrebbe esserci inoltre Francesca Linossi, prima donna sul podio nella storia della Carrera Cup a livello internazionale, dopo avere centrato un secondo posto proprio sul circuito toscano lo scorso luglio, sempre con i colori del team Dinamic Motorsport. Tutto è già invece deciso nella Michelin Cup, con il titolo ormai assegnato a Ivan Jacoma (Ghinzani Arco). ●

di [Fiammetta La Guidara](#)

ABRERA - C'è grande operatività e anche un'aria nuova nel mondo racing di Seat: lo abbiamo percepito andando a visitare direttamente il reparto corse, nella cittadina di Abre-
ra, a pochi chilometri dallo stabilimento di Martorell. Fondata nel 1985, questa divisione ha raccolto l'eredità del "Dipartimento Veicoli Speciali" che era sorto nel 1971 con la missione di rafforzare la partecipazione del brand nei campionati di rally. Oggi si occupa di tutto quello che concerne il motorsport, compresi i test statici e le simulazioni, per ottenere prestazioni sempre più competitive. In Casa Seat la chiamano la fabbrica dei sogni. Un nome che dà l'idea di quanta passione animi il reparto corse. Si capisce subito che questo è il regno delle competizioni. Dai trofei alle locandine, dai caschi ai motori, esposti come autentiche sculture: tutto parla dei successi che negli anni la Casa spagnola ha siglato in tutto il mondo. È sempre emozionante scoprire quanto lavoro c'è dietro ad una macchina da competizione. Anche se deriva dalla serie, come nel caso di Seat, che ha un passato importante nei rally e da anni focalizza la sua attenzione sul mondo del turismo. Arrivando anche a inventare un nuovo Turismo. Il Tcr International, infatti, e tutte le serie nazionali che ne derivano, sono nati tre anni fa da una "chiacchierata" fra Jaime Puig, direttore di Seat Sport, e Marcello Lotti, che ha saputo trasformare un'idea in una formula di successo. Tanto che adesso le vetture Tcr nel mondo sono già cinquecento: e di queste ben quattrocento sono Seat.

Il cuore pulsante del Motorsport

La sede di Seat Sport si estende su 16.000 metri quadrati, di cui 5.300 destinati ai workshop. Il cuore è l'area tecnica, occupata dalla zona di assemblaggio finale, intorno alla quale sono collocate le isole dedicate alla trasmissione, alle sospensioni, alla meccanica, alla carrozzeria, alla verniciatura, a fibre e compositi, agli accessori, ai motori, ai sistemi elettrici e all'elettronica. Un vero gioiello il dipartimento di sviluppo e progettazione tecnica. In



VIAGGIO IN CATALOGNA, NELLO STABILIMENTO SCRIGNO DEL REPARTO CORSE SEAT CHE SI OCCUPA DI MOTORSPORT A 360 GRADI

La fabbrica dei **S**



Seat Sport operano stabilmente quarantotto persone (saranno cinquantadue a fine anno), che arrivano anche a cento per far fronte alla forte richiesta di produzione stagionale in certi periodi dell'anno. Qui, infatti, non si lavora "soltanto" sulle Seat da corsa, ma anche sulle altre vetture del Gruppo Volkswagen: le Golf e le Audi RS3 Lms escono infatti dal "laboratorio" di Abre-
ra.

Da qui partono anche i truck destinati a tutti i circuiti del mondo, per prestare assistenza e fornire i ricambi alle Seat dei clienti-piloti.



SEDE UFFICIALE DI ALTISSIMO LIVELLO

La sede di Seat Sport si estende su 16mila metri quadri di cui 5300 dedicati ai workshop. Il cuore della factory è l'area dedicata all'assemblaggio delle vetture

Dalla strada alla pista

Ci addentriamo nei vari reparti osservando un religioso silenzio. I tecnici sono al lavoro e la loro concentrazione è palpabile. Per farsi un'idea di cosa avviene qui, basti pensare che la realizzazione delle vetture da competizione parte dalla scocca nuda, che arriva direttamente dalla fabbrica. L'aerodinamica e le parti in carbonio, il software del motore e del cambio, il roll-bar, le parti oscillanti, l'impianto frenante, il sistema di cablaggio, gli attacchi del sedile, il tunnel del pilota e mille altri dettagli vengono

prima progettati e poi realizzati in Seat Sport. Persino la scocca viene modificata, per ospitare il serbatoio omologato Fia. In sostanza, rimane invariata la parte strutturale della cellula, ma poi su tutto il resto c'è un sapiente intervento che trasforma le vetture di serie più prestazionali in vere e proprie belve da pista. Non ultima la verniciatura, che conferisce quel look aggressivo al punto giusto. Il lavoro è - chiaramente - tutto manuale e per assemblare una Leon da corsa servono 277 ore. E finora sono state prodotte oltre 450 unità (250 Seat Leon Cupracer). ➔

LA FABBRICA DEI SOGNI

Il rinnovamento

Lo scorso novembre in Seat Sport c'è stata un'importante new entry: quella di Antonino Labate come direttore delle aree Strategia, Sviluppo Business e Operazioni. Si tratta di un profilo di nuova creazione, che sta operando in coordinamento con la direzione tecnica, guidata da oltre due decenni da Jaime Puig. Antonino Labate è approdato in Spagna carico di energia e forte di esperienze significative nell'automotive: è stato infatti direttore operativo di Ducati Brasile per un anno e mezzo, rafforzando la presenza della Casa di Borgo Panigale nel Paese sudamericano. Ma prima ancora è stato direttore generale di Abarth guidando la strategia di riposizionamento del marchio per sei anni. Prima di passare in Ducati, Labate ha diretto anche la rete di concessionari Fiat Chrysler. Il suo arrivo in Seat Sport ha già portato un rinnovamento.

Un motorsport più "democratico"

- Quali sono gli obiettivi che si è posto Antonino Labate con il suo arrivo in Seat Sport?

«Principalmente quello di costruire una dimensione di Customer Racing un po' più democratica. Penso che siano stati in tanti a 'democratizzare' il motorsport: lo abbiamo fatto anche noi in Abarth anni fa, con risultati alterni. Sicuramente Seat Sport in questo momento ha un grande potenziale per farlo, anche in virtù di un importante numero di auto da competizione che sono state vendute finora: oltre 450 negli ultimi tre anni del Tcr, che è una competizione molto valida, importante e anche accessibile, considerando il livello, i circuiti, i team e anche i piloti presenti. Al tempo stesso, tra i miei obiettivi c'è anche quello di allargare l'influenza del racing all'interno delle auto stradali».

- Con quali mezzi punti a ottenere questi risultati?

«Quelli classici, prima di tutto mostrando all'interno della compagnia la passione che abbiamo in comune con il mio collega Jaime Puig: quella per i motori, per la competizione, per lo spirito della sfida. Abbiamo iniziato supportando il lancio della Leon Cupra, il modello più potente prodotto finora in Seat, e una serie di attività collaterali: dall'assistenza ai clienti nelle competizioni alla nuova piattaforma di un simulatore per effettuare un campionato online».

- Si tratta dell'Eurocup, diventata virtuale con un'interessante e innovativa iniziativa. Ma perché non si corre più su pista?

«Lo scorso anno è stato l'ultimo per il nostro monomarca. Abbiamo campionati nazionali che si svolgono in diversi Paesi, ma l'Eurocup, dopo un percorso di tre anni, ha avuto uno stop che io considero temporaneo. L'impegno del Customer Racing con il Tcr è diventato particolarmente rilevante in consi-



IL MARCHIO SEAT IN ASCESA NELLE CORSE

Anche tramite l'assistenza ai clienti sportivi, la Seat sta consolidando la sua identità di marchio impegnato con successo nel mondo del motorsport

FINORA È STATO VENDUTO UN CONSIDEREBILE NUMERO DI NOSTRE AUTO NEL TCR: 450 IN TUTTO

ANTONINO LABATE

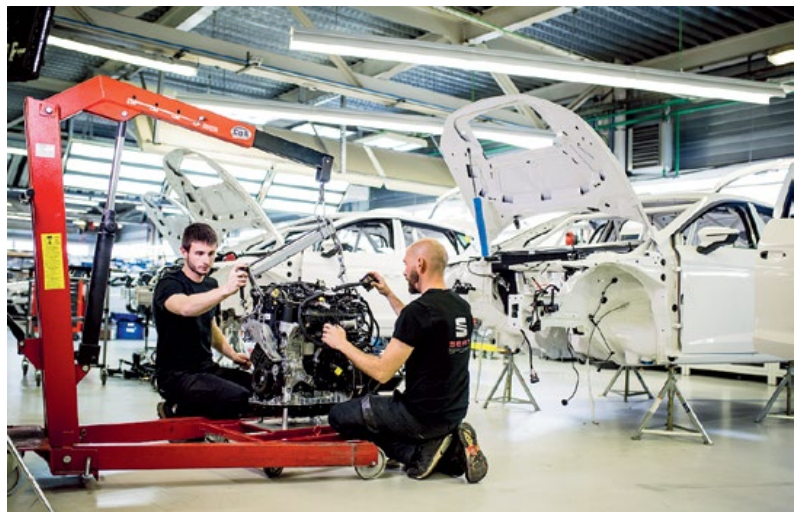


derazione del fatto che noi in Seat Sport sviluppiamo e costruiamo le vetture della piattaforma MQB di tutto il gruppo Volkswagen, comprese quindi le Golf e le Audi. Questo ci ha indotto a prenderci una pausa, anche in vista dei futuri progetti che presto arriveranno sul mercato».

- Ci puoi anticipare qualcosa?

«Siamo fortemente orientati allo sviluppo della nuova piattaforma della Leon, che sostituirà quella attuale, e siamo molto interessati nelle nuove forme di competizione».

- Quando insinuiamo che si possa trattare dell'elettrico, Antonino sorride con aria misteriosa, facendoci capire che per il momento non può sve-





lare di più. In Italia ci sono ben due monomarca Seat. Siete soddisfatti di questa realtà?

«Seat Motorport Italia ha sviluppato una piattaforma di customer racing assolutamente valida che sta ottenendo enormi e rilevanti risultati, non ultimo l'introduzione del kit sulle Leon stradali, che è un gran successo. Il mercato italiano non è poi così semplice: c'è molta passione, ci sono grandi talenti e moltissimi circuiti, c'è il supporto di Aci Sport, ma evidentemente in questi ultimi anni la crisi economica ha lasciato un segno».

- E l'idea di far correre la Leon Cupra Sw?

«Credo che l'introduzione della Sw nelle corse abbia alle spalle una filosofia sicuramente vincente. È un'auto che dà soddisfazione, ha le sue performance, permette ai giovani piloti di avere un approccio accessibile alle competizioni, ma questo non significa che non abbia abbastanza cavalli, sicurezza e spirito racing. Se dovesse continuare a riscuotere nel tempo il successo di quest'anno, potremmo introdurre questa formula nei campionati spagnolo, francese, tedesco, senza parlare degli Overseas, dove la nostra presenza è molto legata al Tcr».

Quella volta che Rovannerca capottò...

A fianco di Antonino Labate continua a lavorare Jaime Puig, presenza "storica" in Seat Sport, con i suoi venti anni di attività nella Casa spagnola.

«Fui chiamato per coordinare i rally, dei quali però non sapevo molto: da appassionato avevo disputato qualche Dakar e qualche tappa del Rally Raid come navigatore, ma avevo molto da imparare io stesso», ricorda Puig, che è uno sportivo a tutto tondo: suo zio è stato il fondatore della Casa motociclistica Bultaco, e lui è cresciuto destreggiandosi sulle moto da trial.

«Eravamo partiti per testare un' Ibiza con un kit, carreggiate allargate e poche altre modifiche e abbiamo subito vinto il titolo Mondiale Rally nella classe 2 litri trazione anteriore - racconta Puig - Il nostro pilota era Harri Rovannerca, l'ultima gara della stagione era in Inghilterra e alcune speciali si disputavano di notte. Ricordo di averlo aspettato alla fine di una tappa e di avergli chiesto come mai aveva perso qualche secondo. Mi rispose che andava tutto bene. Era notte e non mi accorsi che aveva il parabrezza rotto e qualche ammaccatura. Me ne accorsi all'alba al parco assistenza. Allora Rovannerca mi spiegò perché aveva fatto qualche secondo di ritardo: si era capottato e si era rimesso sulle ruote da solo, continuando come se nulla fosse! Dopo quella stagione vincemmo altre due volte il titolo mondiale. Nel 1998 abbiamo debuttato anche nel Wrc, vincendo la speciale del Turini al Rally di Montecarlo. Fu un grande risultato, perché correvamo contro sette marchi che avevano anni di esperienza. Nel 1999, all'ultima gara, in Inghilterra, abbiamo colto il podio con Rovannerca. Nel 2000 la direzione ha deciso di fermare l'attività nel Mondiale Rally, non potendo investire a dovere. E da lì è iniziata la storia delle gare in circuito. Quest'anno il nostro personale è stato presente in 99 gare in tutto il mondo: non partecipiamo direttamente, ma facciamo vincere i nostri clienti». ●



IL NOSTRO PERSONALE È PRESENTE IN 99 CORSE NEL MONDO PER FAR VINCERE I CLIENTI SEAT

JAIME PUIG



Leclassefiche

VELOCITÀ

WEC

6 Ore del Fuji

Resoconto della gara a pag. 60
Fuji (Giap), 14-15 ottobre 2017

Assoluta: 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050) 113 giri in 4:24'50"950 alla media di 116,810 km/h; 2. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050) a 1'498; 3. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919) a 2'272; 4. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919) a 1 giro; 5. Canal-Prost-Senna a 3 giri; 6. Lapierre-Menezes-Negrao (Alpine A470) a 3 giri; 7. Tung-Jarvis-Laurent a 3 giri; 8. Perrodo-Vaxivière-Collard a 3 giri; 9. Rao-Hanley-Vergne a 3 giri; 10. Rusinov-Thiriet-Rossier a 3 giri; 11. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488) a 4 giri; 12. Lietz-Makowiecki (Porsche 911) a 4 giri; 13. Gonzalez-Trummer-Petrov a 4 giri; 14. Christensen-Estre (Porsche 911) a 4 giri; 15. Mücke-Pla (Ford GT) a 4 giri; 16. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 4 giri; 17. Turner-Adam (Aston Martin Vantage) a 4 giri; 18. Thim-Sorensen (Aston Martin Vantage) a 5 giri; 19. Flohr-Castellacci-Molina (Ferrari 488) a 6 giri; 20. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488) a 6 giri; 21. Ried-Carroll-Dienst (Porsche 911) a 6 giri; 22. Hendlund-Barker-Poster (Porsche 911) a 7 giri; 23. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 8 giri; 24. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 9 giri; 25. Beche-Heinemeier Hansson-Piquet a 11 giri (gli altri su Oreca 07).

Giro più veloce: Bamber in 1'37"702 alla media di 168,131 km/h.

Il campionato: 1. Hartley-Bamber-Berhard 172 punti; 2. Nakajima-Buemi 133; 3. Davidson 118; 4. Lotterer-Tandy-Jani 98; 5. Kobayashi-Conway 78,5; 6. Tung-Jarvis-Laurant 70,5; 7. Lopez 59,5.

FIA F3

Resoconto della gara a pag. 64
Hockenheim (Ger),
14-15 ottobre 2017

Gara-1: 1. Eriksson (Vw) 25 giri in 34'59"668 alla media di 156,486 km/h; 2. Norris (Vw) a 0"725; 3. Habsburg (Vw) a 3"263; 4. Iott a 9"036; 5. Daruvala a 12"520; 6. Mazingin a 15"639; 7. Piquet a 17"218; 8. Aron a 17"815; 9. Makino a 19"436; 10. Gunther a 25"250; 11. Mick Schumacher a 25"928; 12. Hughes a 28"740; 13. Mawson a 30"521; 14. Zhou a 31"647; 15. Newey a 32"448; 16. Sato (Vw) a 36"441; 17. Drugovic a 37"271; 18. Beckmann (Vw) a 38"405; 19. Andres (Vw) a 42"363; 20. De Francesco (Vw) a 44"579; 21. Vips (Vw) a 45"207 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Iott in 1'23"555 alla media di 186,489 km/h

Gara-2: 1. Iott 21 giri in 32'41"110 alla media di 176,326 km/h; 2. Gunther a 11"339; 3. Zhou a 14"174; 4. Joel Eriksson (Vw) a 14"707; 5. Hughes a 23"183; 6. Mazingin a 23"977; 7. Piquet a 25"279; 8. Daruvala (Vw) a 26"941; 9. Makino a 27"527; 10. Aron a 27"716; 11. Norris (Vw) a 30"617; 12. Vips (Vw) a 34"218; 13. Beckmann (Vw) a 36"201; 14. Newey a 38"520; 15. Mawson a 41"843; 16. Drugovic a 43"957; 17. De Francesco (Vw) a 44"532; 18. Mick Schumacher a 46"041; 19. Sato (Vw) a 47"272; 20. Habsburg (Vw) a 1'29"606; 21. Andres (Vw) a 11 giri (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Iott in 1'32"694

alla media di 177,643 km/h

Gara-3: 1. Gunther 22 giri in 35'31"488 alla media di 169,957 km/h; 2. Joel Eriksson (Vw) a 3"585; 3. Zhou a 14"264; 4. Norris (Vw) a 14"780; 5. Iott a 16"085; 6. Hughes a 19"918; 7. Piquet a 23"872; 8. Mazingin a 24"718; 9. Mawson a 25"599; 10. Beckmann (Vw) a 27"603; 11. Makino a 28"848; 12. Newey a 30"708; 13. Vips (Vw) a 33"283; 14. Andres (Vw) a 37"314; 15. De Francesco (Vw) a 38"017; 16. Drugovich a 40"005; 17. Sato (Vw) a 45"525; 18. Mick Schumacher a 1'02"738; 19. Aron a 1 giro; 20. Daruvala (Vw) a 1 giro; 21. Habsburg (Vw) a 17 giri (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Gunther in 1'32"271 alla media di 178,475 km/h

Campionato: 1. Norris 441 punti; 2. Eriksson 388; 3. Gunther 383; 4. Iott 344; 5. Hughes 211; 6. Daruvala 191; 7. Habsburg 186; 8. Zhou 149; 9. Aron 123; 10. Newey 106.

DTM

Resoconto della gara a pag. 66
Hockenheim (Ger),
14-15 ottobre 2017

Gara-1: 1. Green (Audi RS5) 36 giri in 56'52"478 alla media di 173,712 km/h; 2. Rockenfeller (Audi RS5) a 3"939; 3. Glock (BMW M4) a 5"666; 4. Martin (BMW M4) a 10"448; 5. Mortara a 12"962; 6. Rast (Audi RS5) a 14"752; 7. Wickens a 16"196; 8. Auer a 23"633; 9. Paffett a 24"615; 10. Spengler (BMW M4) a 25"027; 11. Ekstrom (Audi RS5) a 25"764; 12. Muller (Audi RS5) a 26"371; 13. Wittmann (BMW M4) a 27"426; 14. Di Resta a 29"288; 15. Blomqvist (BMW M4) a 30"867; 16. Engel a 35"288; 17. Farfus (BMW M4) a 37"358; 18. Duval (Audi RS5) a 42"024 (gli altri su Mercedes C63).

Giro più veloce: Rockenfeller in 1'32"819 alla media di 177,403 km/h

Gara-2: 1. Wittmann (BMW M4) 36 giri in 56'47"699 alla media di 173,956 km/h; 2. Rast (Audi RS5) a 3"143; 3. Rockenfeller (Audi RS5) a 6"280; 4. Paffett a 15"844; 5. Green (Audi RS5) a 17"835; 6. Martin (BMW M4) a 19"372; 7. Farfus (BMW M4) a 20"386; 8. Ekstrom (Audi RS5) a 21"229; 9. Mortara a 22"902; 10. Auer a 29"260; 11. Muller (Audi RS5) a 30"428; 12. Glock (BMW M4) a 33"274; 13. Engel a 41"344; 14. Spengler (BMW M4) a 41"591; 15. Duval (Audi RS5) a 42"972; 16. Di Resta a 1'35"770 (gli altri su Mercedes C63).

Giro più veloce: Green in 1'32"456 alla media di 178,099 km/h

Campionato finale: 1. Rast 179 punti; 2. Ekstrom 176; 3. Green 171; 4. Rockenfeller 167; 5. Wittmann 160; 6. Auer 136; 7. Glock 133; 8. Martin 132; 9. Wickens 119; 10. Paffett 102.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 68
Ningbo (Cin), 15 ottobre 2017

Gara-1: 1. Guerrieri (Chevrolet Cruze TC1), 15 giri in 33'29"509, alla media di 116,6 km/h; 2. Ehrlacher (Lada Vesta) a 2"893; 3. Catsburg (Volvo S60) a 11"671; 4. Michelisz a 17'409; 5. Tarquini a 17"840; 6. Filippi (Citroën C-Elysée) a 23"760; 7. Gleason (Lada Vesta) a 24"522; 8. Nagy a 24"946; 9. Michigami a 26"334; 10. De Souza (Lada Vesta) a

27"243; 11. David Szabo a 39"340; 12. Coronel (Chevrolet Cruze TC1) a 2 giri; 13. Björk (Volvo S60) a 5 giri (gli altri su Honda Civic).

Giro più veloce: l'11° di Guerrieri in 2'03"753 alla media di 116,651 km/h

Gara-2: 1. Girolami (Volvo S60) 2 giri in 4'59"154 alla media di 96,512 km/h; 2. Michelisz (Honda Civic) a 0"851; 3. Björk (Volvo S60) a 2"537; 4. Tarquini (Honda Civic) a 3"347; 5. Chilton (Citroën C-Elysée) a 4"562; 6. Guerrieri (Chevrolet Cruze TC1) a 6"691; 7. Catsburg (Volvo S60) a 8"113; 8. Filippi (Citroën C-Elysée) a 9"722; 9. Ehrlacher (Lada Vesta) a 11"250; 10. Michigami (Honda Civic) a 12"118; 11. Gleason (Lada Vesta) a 13"656; 12. Bennani (Citroën C-Elysée) a 16"721; 13. Coronel (Chevrolet Cruze TC1) a 17"666; 14. Nagy (Honda Civic) a 18"403; 15. De Souza (Lada Vesta) a 19"793; 16. Szabó (Honda Civic) a 43"848 (gli altri su Honda Civic).

Giro più veloce: Szabo in 2'25"107 alla media di 99,485 km/h

Classifica: 1. Thed Björk 200,5 punti; 2. Monteiro 200; 3. Michelisz 198,5; 4. Catsburg 177,5 punti; 5. Bennani 164; 6. Chilton 153; 7. Guerrieri 143; 8. Huff 137; 9. Girolami 88; 10. Ehrlacher 63.

EURO NASCAR SERIES

Resoconto della gara a pag. 69
Zolder (Bel), 14-15 ottobre 2017

Gara-1: 1. Day (Chevrolet SS), 16 giri in 26'49"905, alla media di 143,11 km/h; 2. Goossens a 0"576; 3. Kumpen (Chevrolet SS) a 8"824; 4. Gabillon (Toyota Camry) a 9"526; 5. Longin (Chevrolet SS) a 15"917; 6. Garcia a 24"743; 7. Lasserre (Chevrolet SS) a 29"893; 8. Nordstrom (Chevrolet SS) a 31"408; 9. Ferrando a 31"783; 10. Arroyo (Toyota Camry) a 36"585; 11. Ercoli a 36"736; 12. Boucenna a 49"936; 13. Doubek a 1'09"428; 14. Helary a 1'11"398; 15. Armetta a 1'12"995; 16. De Weerd a 1'13"507; 17. Caso a 1'14"278; 18. Marko (Chevrolet SS) a 1'15"458; 19. Miura (Toyota Camry) a 1'30"942; 20. Bec a 1 giro; 21. Parli a 1 giro; 22. Taheri a 1 giro; 23. Abreu (Toyota Camry) a 11 giri (gli altri su Ford Mustang).

Giro più veloce: l'8° di Day in 1'39"534.

Gara-2: 1. Goossens (Ford Mustang), 16 giri in 35'26"565, alla media di 108,34 km/h; 2. Gabillon (Toyota Camry) a 3"862; 3. Kumpen (Chevrolet SS) a 9"729; 4. Day (Chevrolet SS) a 11"929; 5. Longin (Chevrolet SS) a 13"403; 6. Garcia a 19"774; 7. Lasserre (Chevrolet SS) a 28"021; 8. Arroyo (Toyota Camry) a 30"430; 9. Helary a 32"058; 10. Boucenna a 34"419; 11. Ercoli a 36"435; 12. Caso a 44"762; 13. Marko (Chevrolet SS) a 45"991; 14. Ferrando a 51"873; 15. Doubek a 54"291; 16. Petersen (Chevrolet SS) a 56"184; 17. Miura (Toyota Camry) a 58"093; 18. De Weerd a 1'24"990; 19. Bec a 1'38"281; 20. Taheri a 1'41"936; 21. Nordstrom (Chevrolet SS) a 1 giro; 22. Parli a 1 giro; 23. Abreu (Toyota Camry) a 3 giri; 24. Armetta a 10 giri (gli altri su Ford Mustang).

Giro più veloce: il 14° di Ferrando in 1'41"097.

RALLY

CIR

35° Rally 2 Valli

Resoconto della gara a pag. 52
Verona, 13-15 ottobre 2017

Assoluta: 1. Rossetti-Chiarocci

Dovesicorre

VELOCITÀ

21-22 ottobre

GP USA

Mondiale F1 ad Austin

www.autosprint.it

SUPER FORMULA

ultimo round a Suzuka

www.superformula.net

NASCAR

Sprint Cup a Kansas City

www.nascar.com

ELMS

ultimo round a Portimao

www.europeanleamseries.com

F4 ITALIA

ultimo round a Monza

www.acisport.it

TCR ITALY

ultimo round a Monza

www.acisport.it

TRICOLORE TCS

ultimo round a Monza

www.acisport.it

PORSCHE CARRERA CUP

ultimo round a Monza

www.carreracupitalia.it

MITJET ITALIAN SERIES

ultimo round a Monza

www.mcqorse.it

F2 ITALIAN TROPHY

ultimo round a Monza

www.f2trophy.it

SEAT LEON CUP

ultimo round a Monza

www.seatmotorsportitalia.com

BLANCPAIN GT ASIA

ultimo round a Zhejiang

www.blancpain-gt-series-asia.com

V8 SUPERCARS

21° round a Surfers Paradise

www.v8supercar.com.au

RALLY

20-22 ottobre

RALLYLEGEND

Evento a San Marino

www.rallylegend.com

RALLY DI COMO

CiWRC a Como

www.rallydicomo.com

TROFEO MAREMMA

Camp. regionale a Follonica

www.maremmacorse.com

RALLY PROVINCIA DI CASERTA

Campionato nazionale a Cellulle

www.rallycittadicelle.it

(Skoda Fabia R5) in 1.47'51"6; 2. Scandola-D'Amore a 41"7; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 5"4; 4. Chentre-D'Herin (Hyundai i20) a 4'34"2; 5. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 T16) a 5'22"3; 6. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) a 5'47"4; 7. Nucita-Vozzo (Abarth 124) a 7'13"8; 8. Maestrini-Michi (Skoda Fabia R5) a 9'25"3; 9. Targon-Prizzon (Renault Clio S1600) a 9'42"5; 10. Carella-Bracchi (Peugeot 208 R2) a 10'06"8.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Anderloni-Viviani in 20'46"6; 2. Bicego-Bicego a 16'01"9; 3. Masia-Tommasi a 19'23"5 (tutti su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Rinna-Guzzi in 22'24"7 (Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000: 1. Buschetta-Zortea (Subaru Impreza) in 2.05'08"0.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Girardi-Girardi (Fiat 600 Sporting) in 2.19'03"6.

Classe 1400: 1. Avesani-Bresciani (Peugeot 106) in 2.17'19"5.

Classe 1600: 1. Marchi-Aldegheri (Peugeot 106) in 2.05'42"5.

Classe K10: 1. Panato-Rancan (Peugeot 106) in 2.05'42"1.

Classe 2000: 1. Vinco-Tosi in 2.04'41"7; 2. Vanzo-Dalosso a 2'01"2 (entrambi su Renault Clio Williams).

S1600: 1. Targon-Prizzon in 1.57'34"1; 2. Gaspari-Gaspari a 55"3 (su Renault Clio S1600).

GRUPPO R

R1A: 1. Bravi-Cecchetto (Renault Twingo) in 2.10'58"2.

R1B: 1. Coppe-Poloni in 2.11'00"3; 2. Strabello-Scardoni a 41"3; 3. Martinelli-Bosi a 1'20"2;

4. Pellè-Bianchi a 1'53"8; 5. Scalzotto-Andrian a 3'04"0; 6. Tarantino-Fraschia a 3'11"3 (tutti su Suzuki Swift).

R2B: 1. Carella-Bracchi in 1.57'58"4; 2. Bottarelli-Fenoli a 16"1; 3. Razzini-Tauer a 3'12"3; 4. Ciuffi-Gonella a 4'29"4; 5. De Tommaso-Ferrara a 6'22"0; 6. Nerobutto-Menegazzo a 11'42"0; 7. Mastella-Panato a 11'49"1 (tutti su Peugeot 208 R2).

R3C: 1. Pisani-Castiglioni (Toyota Gt86) in 2.01'49"8; 2. Dalle Vedove-Mosele (Renault Clio R3) a 1'43"1.

R3T: 1. Canzian-Manfredi in 1.59'16"4; 2. Gilardoni-Bonato a 1'30"2 (su Renault Clio R3T).

R5: 1. Rossetti-Chiarocci in 1.47'51"6; 2. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) a 41"7; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 55"4; 4. Chentre-D'Herin (Hyundai i20 R5) a 4'34"2; 5. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 T16) a 5'22"3; 6. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) a 5'47"4; 7. Maestrini-Michi (Skoda Fabia R5) a 9'25"3.

RG1: 1. Nucita-Vozzo in 1.55'05"4; 2. Andolfi-Ungaro a 5'41"3 (tutti su 124 Abarth).

CIR Assoluto: Andreucci 101,75 punti; 2. Scandola 90,5; 3. Campedelli 84,25; Rusce 30,50.

Costruttori: Peugeot 141,5 punti; Skoda 96.

CIR R1: Martinelli 88 punti; Rosso 68; Strabello 71; Coppe 58,50; Bravi 58; Paris 56,50.

CIR Junior: Pollara 65 punti; De Tommaso 63; Bottarelli 51.

Due Ruote Motrici: Pollara 82,5 punti; Gilardoni 75; Canzian 61,5.

SFIDA DECISIVA PER I MONOMARCA

Seat è gran finale a Monza

Monza ospiterà l'ultimo round dei due monomarca SEAT: la Leon ST Cupra Cup, che s'inserisce nel contesto del campionato italiano TCS, e la Leon Cupra Cup. «Siamo felici di chiudere la stagione a Monza, nel tempio della velocità, e di assegnare entrambi i titoli all'ultima gara» dichiara Tarcisio Bernasconi, patròn di SEAT Motorsport Italia. «E' stata una stagione importante e impegnativa: abbiamo voluto affrontarla con una nuova sfida, quella di schierare un monomarca con una vettura station wagon. Una sfida vinta, perché abbiamo avuto sempre griglie piene, e sotto l'aspetto tecnico è stata un ulteriore successo perché la macchina si è dimostrata sempre molto veloce, divertente, affidabile e ha dato vita a dei bei confronti corpo a corpo. Molte soddisfazioni ci sono arrivate anche dalla Leon Cupra Cup, che è arrivata al terzo anno e continua a regalarci emozioni e grandi numeri».



Sfida "familiare" - Al volante delle prestazionali station wagon da corsa la contesa è a due: Matteo Zucchi è forte di tre vittorie, due secondi e due terzi posti, e conduce con 33 lunghezze di vantaggio su Giovanni Altoè, che finora ha totalizzato due vittorie, tre secondi e un terzo posto. Con 48 punti a disposizione, la battaglia in pista sarà serrata.

VIP - A Monza è pronto a schierarsi in pista DJ Ringo. «Corro più spesso sulle due che sulle quattro ruote», puntualizza la voce di Virgin Radio, che disputerà la manche della domenica. «La mia ultima gara è stata la 24 Ore di Adria dello scorso anno: tentavo di imparare da Kubica e sono riuscito anche a tenere il suo ritmo per qualche giro. Ne ero molto orgoglioso... finché ho scoperto che lui stava andando piano per conservare pneumatici e carburante! A Monza ho riferimenti recenti solo con le moto, ma amo tanto i motori che mi butto e vado...» promette Ringo. In pista ci saranno anche il DJ Paolo Piva, al debutto al volante delle Leon ST Cupra, e Edoardo Stoppa, il popolare inviato di Striscia La Notizia che dalla scorsa stagione ha scoperto la sua passione per le corse proprio grazie alla Casa di Martorell. Leon Cupra Cup - Nella Leon Cupra Cup la sfida per il titolo vedrà protagonista l'equipaggio di Matteo Greco e Gabriele Torelli, che svetta a quota 145 punti con due vittorie e sei podi. Di sicuro i due dovranno fare i conti con Gabriele Volpato, che insegue con 35 lunghezze di distacco.



L'OUTLET DI



per informazioni outlet@autosprint.it

SPORT

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



METTI ALLA PROVA IL TUO TALENTO CON NOI, PARTECIPA AL NUOVO SNP TALENT
IL TALENT DELLA SELEZIONE NAZIONALE PILOTI.



E SE SEI IL PIU' BRAVO DI TUTTI
POTRAI GUIDARE
UNA FERRARI 458 SU UNA PISTA VERA!

PARTECIPA AL NUOVO SNP TALENT

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

ACCESSORI



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

RIVISTE

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

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Fer-

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



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 Cielia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonativweb.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

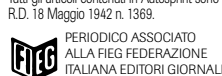
Banche Dati di uso redazionale

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



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



DOPO LA GRANDE DELUSIONE DEL GP DEL GIAPPONE

L'amarezza dei ferraristi

Dopo strategie sbagliate (a Singapore Raikkonen, che non fa squadra; doveva fare barriera a Hamilton che era dietro di lui in terza fila e non tentare il folle primo posto con tutto quello che è successo - se Raikkonen non lo capisce da solo, qualcuno glielo doveva dire chiaro e tondo - e una rotazione del set di gomme per lo meno discutibile in Malesia che ha interrotto la scalata di posizioni di Vettel), adesso Suzuki ha messo in evidenza anche problemi di organizzazione del team, di affidabilità dei componenti e di controllo dei fornitori. Peccato, perché la Ferrari è stata fino a pochi Gp fa la F1 più veloce. Ormai c'è poco da fare e non posso immaginare lo stato psicologico e le motivazioni di Vettel. Mancano ancora 4 Gp: per quanto vedremo ancora Raikkonen andare per conto suo (e fare pochi punti) e un team sicuramente disorientato? Ad Austin l'ardua sentenza. (...)

Forza Ferrari: meriti di più.

Franco Raddi, Torino

Domenica 8 ottobre 2017 ore 20.00, interno sera. Dopo tutta la giornata alla larga dai media, faccio partire la registrazione del Gp del Giappone. Faccio scorrere veloci le immagini, per arrivare al giro di schieramento, ma la faccia di Marco Franzelli nell'anticipazione è una prima bastonata al cuore: una Ferrari senza cofano sullo schieramento! Nooooo!!! È quella di Vettel!!!

Non la voglio la par condicio, se proprio doveva capitare, meglio Raikkonen (non me ne voglia)!!! Nonostante tutto, il mio cuore di ferrarista della seconda ora (dagli Anni '60 in poi, per intenderci), vuole testardamente esserci, sperando in un (mezzo) miracolo. Pronti, via! Vettel non scatta benissimo ma sembra esserci: una, due, tre curve e poi ti rendi conto che in F1 nemmeno i mezzi miracoli esistono: team radio con un "no power" che è un'altra bastonata al cuore. Fine del primo giro e, per me, fine delle trasmissioni: spengo tutto e mi viene in mente la frase di Cesare Cesaroni interpretato dal mitico Antonello Fassari... "Che amarezza!".

Mauro Selvaggio

Le parole con cui scrivere queste righe sono di tristezza, delusione, amarezza e incredulità. Perché penso e credo che non un solo tifoso Ferrari un mese fa avrebbe mai immaginato quello che sarebbe successo di lì a poco nella trasferta asiatica. Una debacle che ha dell'incredibile, che è difficile da capire per noi comuni mortali. E le informazioni di rito non ci potranno consolare in poco tempo dopo una mazzata di questa portata. Peccato, forse hanno tentato qualcosa di troppo prestazionale e gli è sfuggita di mano l'affidabilità che era stata il pezzo forte di tutta l'annata, purtroppo tale scelta non ha pagato.

Paolo Bigi, La Spezia

La Scuderia Ferrari ha sempre esercitato su di me un forte ascendente. Adoro ciò che è, e ciò che rappresenta. Dalla prima gioia nel (ohibò) lontano 1975, fino al 2007 (se ci penso godo ancora). E fino alle disfatte del 2010 Abu Dhabi e 2012 Interlagos. Anzi, fino alle disfatte asiatiche dell'altro giorno. Insomma, quando vince godo, quando perde sto malaccio. Sono sempre stato tifoso di Kimi. La gioia più grande l'ho avuta da lui e dalla splendida monoposto 2007. Da suo tifoso e ammiratore, devo purtroppo dire che Kimi ha fatto il suo, splendidamente, ma ormai il livello raggiunto dalle monoposto obbliga a mettere sulla macchina il pilota che promette le performance più elevate...

Francesco Atzeni, Cagliari

Ormai il vantaggio di Hamilton, equivale a una seria ipoteca sul mondiale, benché la Casa del Cavallino in questa stagione abbia ormai colmato il gap con la Mercedes; perde un campionato così sarebbe un vero peccato. Fino alla fine, Forza Ferrari!

Fabio Giacomo Cobianchi

Ferrari, che disastro nelle ultime gare, gare che potrebbero aver lanciato Sebastian alla vittoria del campionato. Non riesco a capire come abbiano potuto fare così male.

Roberto Ferrari

Il momento è delicato e malinconico, anche se l'aritmetica lascia accesa una lucina. È giusto in ogni caso dare voce e spazio agli stati d'animo dei tifosi, che esprimono sincera delusione in modo misurato e costruttivo. Da veri sportivi. Prendiamola come una prima forma di rivincita.

SUTTON-IMAGES.COM

**AUTO
SPRINT**

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Grafica e impaginazione

Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **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

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 **Guerrini** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **blazzerie** **SPORT STYLE**



An event by



WWW.MOTORSHOW.IT



FORE

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

MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



PASSIONE A 360 GRADI

ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!



Automobile Club d'Italia



SPORT



autopromotec



Bologna



ECONOMETRICA



FEDERAUTO
Federazione Italiana
Concessionari
Auto



UNRAE



MINI CHALLENGE 2017. L'IMPORTANTE È VINCERE.

Autodromo Internazionale del Mugello, ultima tappa del MINI Challenge: l'unica cosa che ha potuto sovrastare il rombo dei motori sono state le grida di gioia dei vincitori delle due categorie, sommate a quelle dei loro tifosi. Questa la colonna sonora per celebrare il trionfo di **Simone Iaquina** (M.Car by AC Racing Technology) e **Gabriele Giorgi** (Autoè & Autoeur by CAAL Racing), rispettivamente nelle categorie MINI John Cooper Works Challenge PRO e LITE. Grazie a tutti i protagonisti che ci hanno accompagnato e tenuto col fiato sospeso durante questa avventura.

Tenete allacciate le cinture: MINI Challenge non si ferma mai.

CLASSIFICA FINALE CATEGORIA MINI JOHN COOPER WORKS CHALLENGE PRO

Primo classificato: Simone Iaquina - M.Car by AC Racing Technology
 Secondo classificato: Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin - L'Automobile by Progetto E20
 Terzo classificato: Alessio Alcidi - MINI Roma by CAAL Racing

CLASSIFICA FINALE CATEGORIA MINI JOHN COOPER WORKS CHALLENGE LITE

Primo classificato: Gabriele Giorgi - Autoè & Autoeur by CAAL Racing
 Secondo classificato: Gianpiero Pindari - Reggio Motori by Dinamic Motorsport
 Terzo classificato: Alberto Cioffi - Tullio Pezzo by AC Racing Technology



MINI.IT/CHALLENGE

Thanks to:     

Technical support:       

Consumi MINI John Cooper Works versione stradale ciclo misto (litri/100 km): da 5,7 a 6,3. Emissioni CO₂ (g/km): da 133 a 147.

POSTER
STORY

AUTO
SPRINT

F1

MAGIC MOMENT

GP AUSTIN

USA

DI MARIO DONNINI



GP USA 2016: HAMILTON COMANDA
IL GRUPPONE ALLA PRIMA FRENATA.
LEWIS VINCERÀ, ANDANDO COSÌ
A COGLIERE LA 50ESIMA VITTORIA IRIDATA





LOTTA DURA NICO-LEWIS NEL 2015, SOPRA, E UNO SFRECCIANTE VETTEL IN AZIONE SU FERRARI NEL 2016: SARÀ 4'

alla F.1 anche il motomondiale e il Wec, oltre all'Imsa e all'American Le Mans Series, inserendosi in poco tempo a pieno titolo nel panorama motoristico internazionale. Tecnicamente, dal punto di vista del disegno, sezioni importanti del tracciato riprendono quasi fossero citazioni da manuale parti famose di noti circuiti classici. Tra queste vengono proposte una replica liberamente tratta della nota curva otto di Istanbul e la sezione Maggotts-Beketts-Chapel di Silverstone, nonché parte del motodrom di Hockenheim. La zona delle Esse inoltre ricorda volutamente il sinuoso tratto iniziale di Interlagos dedicato a Ayrton Senna.

Passando sul versante del consenso, va rilevato che il serbatoio di pubblico, a differenza del caso Indy-F.1, appare assicurato - così come i finanziamenti del governatorato del Texas non mancano, benché destinati a subire nel 2015 un taglio di sei milioni di dollari, sui 25 necessari a ospitare l'evento - e si fa molto affidamento sull'appeal esercitato dai Gp sui vicini messicani. Alle stelle col tifo soprattutto per quanto riguarda "Checo" Perez, nonché, quando c'era, Esteban Gutierrez.

Non a caso le cifre delle presenze, a parte il dannosissimo maltempo dovuto all'uragano Patricia nel 2015, sono sempre più che buone e nel weekend 2016 ben 269.889 appassionati affollano l'area della pista, gustandosi, già che ci sono, pure il concerto della cantante pop Taylor Swift. Morale della favola, un grande uomo-immagine per Austin, al di là dell'entusiasta testimonial Mario Andretti, diventa da subito Lewis Hamilton. Campione che più di tutti si dimostra abile a sfruttare le caratteristiche del tracciato. Il trionfo 2012, al primo Gp iridato disputato sul Cota, tocca proprio a Hammer su McLaren-Mercedes, che riesce ad aver ragione del poleman Vettel su Red Bull.

L'anno dopo, nell'ultimo atto della sua epopea iridata con la stessa Red Bull, Seb si toglie la soddisfazione di vincere pure sul Cota, mentre, a partire dal 2014, inizio dell'era turboibrida, Lewis Hamilton torna a imporre la sua legge dittatoriale che dura a tutt'oggi.

In effetti il campionissimo britannico beffa il poleman Rosberg, leader per quasi metà gara, sia nel 2014 che nel 2015, anno in cui Nico con un'imperfezione nel finale consegna autoleisionisticamente la vittoria al rivale e compagno di squadra. La conseguenza interessante e per certi versi beffarda è che con questo trionfo Lewis Hamilton diventa matematicamente campione del mondo 2015. E per la prima e unica volta nella storia il tracciato di Austin si fregia dell'onore di assegnare matematicamente il titolo iridato al pilota che più si è messo in evidenza sui suoi sinuosi curvoni.

Hamilton sugli scudi anche l'anno scorso, in piena bagarre Lewis-Nico, col primo al top sia in qualifica e in gara, dove coglie lo storico traguardo del 50esimo successo personale nel mondiale.

Quanto alla Ferrari, a tutt'oggi il Cota non ha mai rappresentato una riserva di caccia feconda e felice. A parte due terzi posti, ottenuti rispettivamente da Fernando Alonso nel 2012 e da Sebastian Vettel nel 2015, le Rosse non sono mai riuscite a esprimersi al massimo.

E questa del 2017, viste anche le caratteristiche tecniche che la vedono eccellere nel misto, potrebbe essere una buona occasione per cercare d'invertire il trend tutt'altro che glorioso.

Una sfida nella sfida, dunque, e un motivo in più per seguire il duello texano che vedrà il Cavallino Rampante contrapposto alle Frece d'Argento, con ancora più trepidazione, in una sfida lunga e sempre più appassionante.



RAFFAELE MARCIELLO IN AZIONE NEL 2015 CON LA SAUBER A MOTORE FERRARI NELLE LIBERE DEL VENERDÌ

gomma intermedie, quindi non ho avuto la possibilità di gustarmi il tracciato con le slick. Peccato, perché Austin è una gran bella pista, che merita solo elogi per il suo lay-out». Descrivilo nello specifico, spiegandolo all'appassionato. «Guarda, il primo settore è veramente okay, perché per certi versi ricorda Suzuka: è impegnativo e molto veloce, anche se ha vie di fuga molto più ampie rispetto alla pista giapponese, quindi, di conseguenza, con maggior sicurezza. Il secondo settore è tutto di motore, con un rettilineo molto lungo, mentre il terzo segmento premia le macchine ben bilanciate e dotate di un buon carico: due-tre curve sono di pura trazione, mentre le altre risultano assai veloci e tra questa segnalo la destrorsa, lunghissima. Complessivamente, un tracciato molto piacevole per la guida, assai sicuro e tutt'altro che facile dal punto di vista tecnico».



Quale consideri la sezione fondamentale per piazzare un bel tempo sul giro? «Secondo me la parte critica è quella del primo settore. In particolare, se sbagli l'entrata di curva tre, ti porti dietro l'errore per tutto il settore, rovinando di sicuro le chance di realizzare un tempo interessante. Viceversa, se commetti qualche imperfezione più avanti, le conseguenze sul crono in corso non saranno così significative, sempre che si tratti di una piccola sbavatura, ovvio».

Raffaele, la Formula Uno l'hai appena assaggiata, mentre ora ti stai rivolgendone stabilmente all'ambiente delle ruote coperte, in Gt, per avere una prospettiva professionale stabile e certa. È una scelta definitiva oppure non hai ancora chiuso del tutto la porta a un ritorno nel giro buono delle monoposto, visto anche il recente ritorno di fiamma in F.2? «Francamente sono così contento di correre in Gt che neanche me lo aspettavo. Per questo, certo, mai dire mai, se arriva una chiamata interessante sarei

attento a valutarla, ma ti dico che guardo a questa categoria anche per l'avvenire, senza pensare alle monoposto. In Gt corro in Mercedes e mi sento molto felice, questa è la verità».

E cosa puoi dire a mo' di commento del mondiale di F.1 in corso? «Grande, sorprendente e stupenda partenza della Ferrari che ha messo in difficoltà la Mercedes, la quale ha iniziato a rispondere molto presto, ottenendo poi tre grandi centri al Gp di Gran Bretagna, in quello del Belgio e in Italia, rispostando in suo favore l'inerzia del mondiale.

In un campionato che comunque resta ben diverso dagli altri tre cui ci aveva abituati l'era turboibrida, contrassegnati implacabilmente dal dominio delle Frece d'Argento. In questo 2017 le cose si sono messe fin dall'inizio in modo diverso e questo è un gran bene, per lo sport e per la stessa F.1».

Come giudichi la trasferta a Austin, filtrata dalla tua esperienza? «Dal punto di vista meteo, occhio al clima, perché può essere strano. Come posto, invece, è molto bello. Spesso la trasferta Usa avviene sotto Halloween, quindi l'atmosfera è simpatica quanto pittoresca. Poi a dare quel pizzico di colore in più contribuiscono i tanti tifosi, tra i quali va sottolineata la passione dei molti che provengono dal Messico, per tifare Perez e - quando correva in F.1 - Gutierrez».

Tenendo conto delle caratteristiche del tracciato, qual è a tuo avviso la favorita tra Mercedes e Ferrari, sul Circuito delle Americhe? «Secondo me le possibilità di entrambe sostanzialmente si equivalgono. I rettilinei lunghi avvantaggiano la Mercedes, le sequenze di curve danno più possibilità alla Ferrari: visto che Austin rappresenta la sommatoria esatta di queste due tipologie morfologiche, stavolta sul piano teorico la sfida parte pari. Quindi c'è solo da prepararsi a gustare una bellissima lotta. Incerta e influenzata anche e soprattutto dallo stato di forma dei singoli contendenti nei rispettivi abitacoli».

IL CIRCUITO IN TEXAS RACCONTATO DA MARCIELLO

PISTA BELLA QUANTO TECNICA

Raffaele Marciello è il pilota italiano che conosce Austin meglio di chiunque altro dei nostri. Il che, in tempi di vacche magre per l'automobilismo tricolore in F.1, è sempre meglio di niente, anche se Lello nei Gp non ci ha mai corso, limitando le apparizioni al ruolo di friday driver, ossia di pilota del venerdì, con la Sauber-Ferrari turboibrida in quattro appuntamenti 2015: Malesia, Spagna, Gran Bretagna, e, appunto, Stati Uniti.

La parte singolare è che Lello a Austin 2015 s'è ritrovato a girare col weekend flagellato dal terribile uragano Patricia, causa anche di un discreto bagno economico per gli organizzatori. «Sì, fu un'occasione molto particolare, all'insegna di un vero e proprio allagamento - ricorda il pilota campione dell'Euro F.3 nel 2013 con la Prema -, tanto che in Fp1, ossia nella prima sessione di prove libere, su pista ancora bagnata, abbiamo girato tutti con

POSTER
STORY

F.1

MAGIC MOMENT

GP AUSTIN USA

AUTO
SPRINT

DI MARIO DONNINI

2:03
LAP 0

1 HRT
2 RBR
3 RCT
4 UEC
5 RHE
6 UET
7 HLL
8 RCT
9 HPS
10 SPS

GP USA 2016: HAMILTON COMANDA
IL GRUPPONE ALLA PRIMA FRENATA.
LEWIS VINCE RÀ, ANDANDO COSÌ
A COGLIERE LA 50ESIMA VITTORIA IRIDATA

LE VARIE SEZIONI SI ISPIRANO A TRATTI DA MITO

AUSTIN COL GUSTO DELLA CITAIZIONE



SUTIL A MURO NEL 2013, SOPRA, A DESTRA, KIMI NEL 2016. SOTTO, SEB & LEWIS NEL 2012 E CONFUSIONE AL VIA 2015



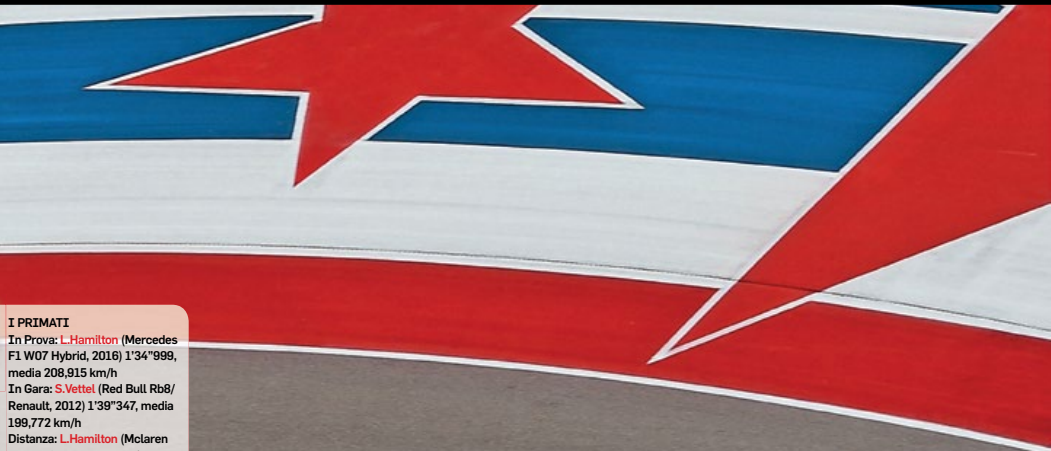
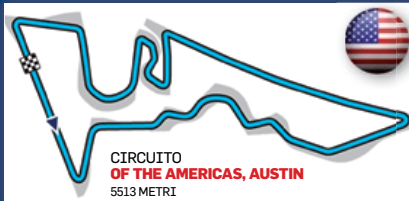
Con Austin gli Stati Uniti riscoprono gioiosamente anno dopo anno la Formula Uno, dopo gli scarsi riscontri ottenuti dagli organizzatori di Indianapolis, dal 2000 al 2007, quando il tracciato ricavato utilizzando anche una parte del leggendario speedway da percorrere in senso orario - quindi opposto a quello della leggendaria Indy 500 -, aveva mancato i target prefissati in termine di audience e, soprattutto, di introiti.

Così il sedicente e seducente Circuit of the Americas - indicato anche dall'acronimo Cota - al di là degli adattamenti di Indy, si distingue come primo impianto a Stelle e Strisce nato appositamente per ospitare la Formula Uno. Con un lay-out non affidato in esclusiva allo studio dell'architetto tedesco Hermann Tilke, il quale per una volta si riserva il mero quanto innocuo ruolo di supervisore, demandando il disegno dello sviluppo nientemeno che al leggendario centauro iridato Kevin Schwantz in collaborazione col promoter Tavo Hellmund.

In tutto venti curve - certo, tantissime -, per uno sviluppo complessivo di 5.513 metri, con la prima stesa dell'asfalto realizzata nell'agosto 2012, dopo quasi due anni di lavori.

Tra gli elementi di colore, la spettacolare torre-osservatorio alta 77 metri, che permette una visione d'insieme molto suggestiva dell'intera pista. L'Austin Tower, purtroppo necessariamente riservata a pochi fortunati, con capienza massima di settanta visitatori, è stata appositamente concepita dalla Miró Rivera Architects. Interessante quanto spettacolare anche la struttura dell'adiacente Austin360 Amphitheater da 14mila posti, quale enorme e modernissimo contenitore di eventi collegati all'impianto principale, in uno Stato che fa della musica e della cultura popolare due seguitissimi cavalli di battaglia.

Altra caratteristica gestionale distintiva di Austin, quella di volersi porre come snodo interdisciplinare del motorsport, finendo con l'ospitare nel giro di pochi anni oltre



I PRIMATI
In Prova: L. Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'34"989, media 208,915 km/h
In Gara: S. Vettel (Red Bull Rb8/ Renault, 2012) 1'39"347, media 199,772 km/h
Distanza: L. Hamilton (McLaren Mp4-27/Mercedes, 2012) 1H35'55"289, media 192,911 km/h

L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
2012	Austin	Lewis Hamilton	McLaren
2013	Austin	Sebastian Vettel	Red Bull
2014	Austin	Lewis Hamilton	Mercedes
2015	Austin	Lewis Hamilton	Mercedes
2016	Austin	Lewis Hamilton	Mercedes



ARIA TEXANA, CON L'URAGANO 2015. E, IN ALTO, LA TORRE



**AUTO
SPRI
NT**

VETTEL SU FERRARI IN AZIONE
L'ANNO SCORSO, IN UNO
STUPENDO SCENARIO TUTTO
STARS AND STRIPES. SOTTO,
LA TORRE DI AUSTIN E LA SUA
CARATTERISTICA PANORAMICA



LEWIS RESTA IL RE SUL CIRCUITO DELLE AMERICHE

HAMMER A AUSTIN SFODERA IL POKER!



LEWIS AL TOP NEL 2012. QUI CON SEB SUL PODIO. A DESTRA, LA LEGGENDA MARIO ANDRETTI, TESTIMONIAL NEL 2013

Il tracciato di Austin rappresenta ancora una novità per il mondo della Formula Uno e non ha dietro di sé storie antiche e fondanti, ma solo un passato prossimo. Proprio per questo, comunque, il suo ruolino di marcia lancia segnali interessanti, visto che comprende solo piloti ancora in attività, segnatamente i due che stanno animando questa edizione del mondiale: Lewis Hamilton e Sebastian Vettel. Curiosamente, dal 2012 a oggi rispetto a loro due nessun altro è riuscito a aggiudicarsi una gara del mondiale sul Circuit of the Americas.

Scendendo nello specifico, il grande maestro della pista si è dimostrato senz'altro mister Hammer, che a Austin ha vinto quattro volte nei cinque Gp disputati, aggiudicandosi anche il Gp iniziale, nel 2012 al volante della McLaren a motore Mercedes.

A Sebastian Vettel è toccato di vincere nell'edizione successiva, esattamente al termine della sua lunga parabola iridata con la Red Bull, ossia l'anno del quarto titolo consecutivo.

Da lì in poi, in piena era turboibrida, Lewis Hamilton ha ripreso il comando delle operazioni, conducendo

in porto ben tre successi consecutivi al volante della Mercedes, Casa che ovviamente risulta la più vincente nel Texas, con tre centri, seguita da McLaren e Red Bull, con un successo ciascuna.

Quanto alle pole position, a Austin per ora sono al comando Seb Vettel e Nico Rosberg con due partenze al palo, mentre Lewis Hamilton ne vanta una.

L'aspetto curioso è che lo stesso Lewis Hamilton in carriera è riuscito a far suo il Gp degli Stati Uniti anche alla prima stagione in F1, nel 2007, a Indy, con la McLaren-Mercedes, quindi complessivamente dalla sua ha ben cinque centri. Fatto che lo pone al comando nella graduatoria di tutti i tempi di vittorie nelle corse di F1 a Stelle e Strisce, in coabitazione con due leggende del Circo, Michael Schumacher e Ayrton Senna. Dando un'occhiata alla classifica di tutti i tempi per marche, la Casa più blasonata nelle gare Usa è la Lotus con dieci vittorie, seguita da Ferrari e McLaren pari a quota sette.

Quanto ai piloti in pole position, Senna è davanti a tutti con cinque partenze al palo, seguito da Schumi con quattro.

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

HAMILTON NEL 2015 A AUSTIN VINCE GARA E TITOLO. L'ANNO DOPO SI RIPETE SOLO IN CORSA: QUI È CON ALONSO

