

BLANCPAIN GT SERIES LAMBORGHINI ARTIGLIA LA TERZA VITTORIA DI FILA

AUTO SPRI NT

n. 20

Anno LVI Settimanale 16-22 maggio 2017

3 Euro (Italy only)

**HAMILTON-VETTEL
E ORA A VOI DUE!**

**Lewis vince a
Montmelò e pareggia
le vittorie con Seb (2°)
che resta leader
nel Mondiale Piloti**



GP SPAGNA

VINCE LA F1

Sorpassi da urlo, ruota a ruota mozzafiato: uno spettacolo che da una parte si sublima nella sfida Mercedes-Ferrari e dall'altra apre sempre più le sue porte agli appassionati e li riavvicina alla specialità. Come il bambino che con le sue lacrime e i suoi sorrisi ha commosso il mondo. Oltre la rivoluzione tecnica il rinnovamento è ancora più profondo



SUTTON-IMAGES.COM

COLOMBO

AUT. 6.50 € - BE 6.00 € - E 5.50 €
MC, CÔTE D'AZUR 5.50 € - PE 6.00 € - ES 5.50 €
CH 6.70 CHF - CA 6.00 CHF - USA 9.50 \$





T H E A B A R T H



P E R F O R M A N C E I S I N T H E A I R .

A B A R T H 1 2 4 S P I D E R



Orgogliosi di questa F.1

Uomini al limite. Fiatone. Cuore in gola. Respiri affannati. Manovre al limite. Ruota a ruota. Finte alla Maradona. Sorpassi da urlo. La Formula Uno invocata dagli appassionati finalmente inizia a prendere forma e consistenza. Sta cambiando il Circus. In meglio, naturalmente. Regala uno spettacolare spot di se stesso sotto il sole della Catalunya. Sorride sotto ai grandi baffoni Chase Carey. In un Mondiale che a ogni round regala sorprese, stavolta tocca all'uomo forte che guida Liberty Media, quello che avrebbe dovuto distruggere ogni cosa e che invece sta riportando la F.1 direttamente nel cuore degli appassionati, regalando opportunità finora precluse al grande pubblico avvicinando la specialità a chi paga il biglietto o il canone televisivo. Quel bimbo che piange dopo il crash del suo idolo Kimi Raikkonen e che poco dopo viene chiamato proprio all'interno del box della Rossa e ne esce sorridente con in testa il capellino del finlandese vale più dei sorpassi visti in pista; ha addirittura più valore del duello Hamilton-Vettel che adesso è esploso in tutta la sua fragorosa bellezza. Ha raccontato Toto Wolff subito dopo aver incassato la terza vittoria su 5 Gp disputati che hanno consentito alla Mercedes di allungare a +8 il vantaggio sulla Ferrari: «È stato un Gran Premio epico, una corsa che semplicemente non poteva essere più "ruota a ruota" di così e che ci ha regalato una fantastica vittoria. Quella di oggi è stata di tutta la squadra: una guida fantastica da Lewis, ottime chiamate dai nostri strateghi, buona guida difensiva da

Valtteri, le fermate più veloci della corsa e una macchina che con gli aggiornamenti si è dimostrato veloce e costante. Tutto è stato fatto nel modo giusto». Ha spiegato Maurizio Arrivabene: «La realtà è che oggi possiamo dire con sicurezza di avere una macchina molto forte. Sebastian ha detto che la macchina oggi era velocissima e ha aggiunto anche troppo. Io invece dico che non è mai troppo, perché bisogna cercare di fare sempre meglio».

Sempre meglio fanno Hamilton e Vettel che stanno iniziando a suonarsele di santa ragione. Lewis ha pareggiato i conti con Seb: ora entrambi hanno arpiato due vittorie, col ferrarista che rimane leader nella corsa al Mondiale Piloti. Ridevano molto meno i loro compagni di squadra Bottas e Raikkonen e piangeva a dirotto quel bimbo francese inquadrato dai maxischermi subito dopo il contatto tra i due finlandesi con coinvolgimento di Verstappen. Ha fatto stringere il cuore quell'immagine e ha riempito d'orgoglio quando quello stesso bambino è stato accolto a braccia aperte da quel Circus che ci aveva abituato a ben altre situazioni. Già, perché la vera rivoluzione oltre a quella tecnica è il profondo rinnovamento che si sta dando alla Formula Uno sempre più vicina alla gente, sempre meno attratta da un recente passato con tanti sbadigli e troppe muraglie a dividere lo spettacolo, ad allontanarlo dai suoi appassionati. Che adesso iniziano a tornare al primo posto. Come il bambino francese che ha fatto intenerire il mondo e che ha modo suo ha vinto il Gp. ●

FORMULA UNO

- 8 GP SPAGNA IL COMMENTO
- 16 GP SPAGNA L'ANALISI
- 18 GP SPAGNA I DELUSI
- 24 GP SPAGNA AUTOSPRINT AWARD
- 28 GP SPAGNA PREMIO INATTESO
- 30 GP SPAGNA LA CONFERMA
- 31 GP SPAGNA IL COLPACCIO
- 32 GP SPAGNA VISTO DA SAINZ
- 34 GP SPAGNA PADDOCK
- 38 GP SPAGNA TECNICA
- 40 GP SPAGNA IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 50 F2 LECLERC CHE ZAMPATA
- 52 FE BUEMI SENZA LIMITI
- 54 INDYCAR A TUTTO POWER
- 55 SUPERCUP AMMERMULLER
- 56 GP3 ITALIANI AD ALTA QUOTA
- 68 BLANCPAIN LAMBO FA LA TERZA
- 70 TCR SHOW PER DUE
- 71 WTCC MONTEIRO SE LA RIDE
- 72 ELMS DOPPIETTA ORECA

RALLY

- 58 WRC VERSO IL PORTOGALLO
- 60 CIR ADRIATICO A SCANDOLA

RUBRICHE

- 4 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 6 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 14 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 17 IN BOCCA AL LEO DI TURRINI
- 22 BASTIAN CONTRARIO
- 44 CUORE DA CORSA

domenicaserre



TENEROSSA

GP

SPAGNA

FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

Lasciate che il **bimbo** venga da Kimi

L'IMMAGINE DEL BABY PIANGENTE DOPO IL KO DI RAIKKONEN E POI SORRIDENTE PERCHÉ ACCOLTO DA "ICEMAN" FA IL GIRO DEL MONDO. PROVIAMO A SPIEGARE L'EVENTO VIRALE IN MODO CREATIVO...





LE LACRIME E POI UNA RIACQUISTATA SERENITÀ

Dal kappad in pista di Kimi al pianto a dirotto il passo è breve. Ma poi il bimbo francese viene accolto da "Iceman" e nei suoi occhi, mista alla sorpresa, torna la serenità. È stata una delle storie più belle e inattese della F1 degli ultimi anni, quella vissuta in diretta Tv, tanto da far pensare che forse...

Il resto scopritelo leggendo Giorgio Terruzzi!

Il bimbo: disperato. Un po' rognato. Ha scelto Kimi Raikkonen come beniamino, il che è comprensibile seguendo una vena di masochismo che percorre il genere umano.

Più l'eroe se ne sbatte i santissimi dei propri tifosi, più i tifosi si attaccano all'eroe. Mah. Lui, con maglietta rigorosamente Ferrari, era comunque pronto. Pieno di speranza e di quell'ottimismo che solo gli Under 10 riescono a coltivare dentro le loro anime magnifiche.

Pronti? Via. Un boato da far vibrare i nervetti. Una emozione mai provata, il cuoricino che batte, batte forte davvero. Gli occhi sulla sua macchinina preferita. Quella rossa, con il numero 7 finalmente bene in vista. Respiro trattenuto. Prima curva, una bolgia. Un guizzo, un sobbalzo. Oh! La Rossa numero 7? Lenta, rovinata, superata. Fine della corsa, fine del gioco. Abbastanza per spezzare quell'incantesimo covato a lungo, immaginato per mesi, visto a poche decine di metri. Raikkonen? Fuori pista, fuori corsa, non più in vista. Piangeva, povera stella, inconsapevole di essere visto. Non solo e non tanto dai parenti limitrofi, da qualche vicino di posto. Da tutti. Lacrime in mondovisione.

Questa la scena madre, cercata e individuata da un cameraman molto sveglio, mendata in onda da un regista istruito. Ma la scena madre si è svolta in due parti. Per la seconda, vi suggeriamo due ipotesi tra le quali potete scegliere in assoluta libertà.

Ipotesi 1. Lo staff di Liberty Media, assatanato come non mai sul fronte "popolarità" ha organizzato il grosso. Inaggiando un figurante minorene al quale è stato chiesto di piangere disperatamente a partire dalle ore 14. Una volta collocato il pargolo in lacrime a favore di telecamera, è scattata procedura, con la complicità - ampiamente calcolata anche quella - di Kimi. Mentre il finnico si faceva la doccia qualcuno l'ha pregato di restare dove si trovava, magari asciugandosi per bene e pettinandosi un attimo, guai a mettere su i soliti occhiali da sole utilizzati anche di notte. Un SUV nero, dai vetri neri ha prelevato il bimbo nel punto prestabilito, gli ha messo in mano un pass bello e pronto, l'ha trasportato nel paddock, con opportuno corredo di telecamere. Quindi ingresso nella "casa" Ferrari, incontro con uno stupefatto e leggermente infastidito Raikkonen, consegna del cappellino, foto ricordo e via così. Alla faccia del libro Cuore. Che tenerezza! Che gentilezza! Che eroe! Kimi, ovviamente. Il bimbo? Contento. Anche se lui avrebbe preferito incontrare Messi, porca miseria.

Ipotesi 2. Kimi Raikkonen, tornato ai box, ha cercato di interrompere il giramento di balle inevitabile, causa domenica rognata. Si è stravaccato su un divanetto e si è messo a contare delle pecore per recuperare una respirazione accettabile. A quel punto qualcuno della Ferrari gli ha raccontato del piccolo tifoso piangente. Al che Kimi si è mosso. Ha radunato lo staff Ferrari, scopo iniziare la caccia al pargolo, fermamente intenzionato a compiere la buona azione. La ricerca è durata pochi minuti. Gli addetti Ferrari hanno rintracciato il minifan e con un mini-van l'hanno trasportato nel paddock non senza qualche problema perché i pass non li sgancia nessuno, chisseneffrega del bimbo in lacrime. Kimi, con decisione, è intervenuto anche lì. Ha strappato il pass a un finanziere di Berlino e finalmente ha potuto accogliere il suo ospite, certo che solo in quel modo avrebbe potuto dare un senso alla domenica bestiale. Felice. Kimi più del bimbo. Perché nella vita sono le buone azioni che fanno la differenza e le classifiche, quelle vere, non sono mica quelle del Mondiale.

Una delle due ipotesi è vera. Forse. Nessuna delle due ipotesi è vera. Forse. Entrambe sono vere. Forse. Però, ciumbis, che emozioni! ●

COLOMBO

AUTO
SPORT
N°1



Biondo più di Bottas

**DA OSSIGENATO IL TRE VOLTE IRIDATO PRENDE OSSIGENO
TORNANDO GRANDISSIMO IN PISTA, DA ANGIOLETTO MERCEDES**

La sorpresa non è stata tanto la vittoria, quanto il fatto che, una volta toltosi il cappellino sul podio, Lewis Hamilton abbia mostrato la novità più grande di Montmelò, ancora più eclatante delle modifiche alla Mercedes. Ovvero la sua nuova capigliatura: bionda con i ricci. Curiosa, insolita, imprevedibile almeno quanto la sua gara bella, pensata, discussa quasi ad ogni giro col box, combattuta molto più del previsto.

Scherzi a parte, da Hamilton ci si attendeva che tornasse Hamilton, dopo un Gp di Russia nel quale, complici le lacune della sua monoposto, era apparso la controfigura del campione che conosciamo. Non ne aveva azzeccata una, né in qualifica né in gara, tanto da rimediare un distacco abissale dal vincitore, il compagno di squadra Valtteri Bottas. E tutti a dire che il finlandese avrebbe fatto fare, presto, altre figuracce a Lewis, perché in F1 e nello sport in generale si va sempre in soccorso dell'ultimo che taglia per primo il traguardo. Ma così come lo scorso anno le sconfitte a catena a vantaggio di Rosberg ci avevano restituito un Hamilton capace poi di vincere di fila le ultime quattro corse, altrettanto la botta presa da Bottas domenica prima ha risvegliato Lewis, rilanciandolo alla grande nella corsa per il titolo.

Ma ci sono altre cose che hanno fatto capire a Hamilton che adesso la musica è diversa e che gli hanno fatto bene. La Ferrari, ad esempio, capace di battersi anche questa volta alla pari con una Mercedes rivitalizzata da profondi aggiornamenti. Poi il sistema di partenza attuato a Maranello per replicare al fattaccio di Sochi. Poi ancora un Vettel che mai si era mostrato a Hamilton in modo così perentoriamente aggressivo, testimoniato dall'evidente nervosismo di Lewis nei confronti del rivale prima di accedere alla cerimonia del podio. Tutte novità per il biondino riccioluto della Mercedes, abituato sin troppo bene lo scorso anno a

precedenti. È una cosa che si ripete: Hamilton ha bisogno di tempo per assimilare i cambiamenti. Ma poi diventa un portento quando viene opportunamente istruito e rassicurato. Ciò non toglie che non mi piacciono le sue continue richieste di chiarimenti agli ingegneri, durante il Gran Premio: come va tizio, dove si trova caio, che tattica devo adottare, come si consumano le gomme degli altri eccetra eccetra. Preferivo i campioni che decidevano da soli, con l'istinto e la bravura, non richiamandosi a un pool di tecnici in pista e in fabbrica. Le due scoppole rimediate da Vettel domenica (partenza e sorpasso-quasi contatto) hanno fatto bene a Lewis. L'ho apprezzato quando, forse per confondere le acque in Ferrari, si lamentava delle gomme che non erano al cento per cento, mentre Vettel tentava di restargli in scia. Ha rallentato, ma non per le Pirelli che perdevano aderenza, quanto per una scelta ragionata di congelare il ritmo in modo da preservare le sue coperture Soft che potevano cedere. Il terrore era di un crollo verticale come nel 2015 o 2016, ma adesso è evidente che le gomme non decadono più da un momento all'altro e che il loro degrado o consumo si può controllare, anzi "gestire", come dicono gli esperti di F1. Poi quel prodigioso giro velocissimo nell'imminenza della bandiera a scacchi ha fatto passare la voglia a Vettel di tentare l'impossibile. Bravissimo Ginetto dai capelli biondi, angioletto protettore della Mercedes. Capace di fare la pole, di vanificarla al via, di ritardare in modo preoccupante la prima sosta, di subire un sorpasso-onta da Vettel dopo il secondo pit stop, di tenere un ritmo elevato con margine per l'emergenza sino all'arrivo. Il vero Hamilton è questo: cancellando però tutto quanto dice - di vero o di falso - alla radio. E, ora più che mai, la Ferrari sa che per conquistare il titolo dovrà battere lui. Solo lui. ●



**PER LEWIS HAMILTON
È IL 55° CENTRO IRIDATO**

Hammer più che mai, cioè martello spietato. In Spagna Lewis Hamilton ha tagliato il traguardo del 55esimo successo mondiale



GP
SPAGNA

IL COMMENTO



di Alberto Sabbatini

Mercedes reagisce e colpo

LA CASA TEDESCA PUNGE CON HAMILTON CHE BATTE LA ROSSA DI VETTEL, DIMOSTRANDO CHE LA W08 HA RIACQUISTATO UN POTENZIALE TERRIFICANTE. VI SVELIAMO PERCHÉ



MONTMELÒ - Nemmeno un Vettel magistrale, aggressivo e combattivo come poche altre volte ha potuto cambiare un destino già scritto. Lewis l'ha superato in tromba proprio al 44° giro, lo stesso del suo numero di gara. Una coincidenza simbolica. Più che la vittoria di Hamilton, il messaggio che esce dal Gp di Spagna è che la Mercedes e Hamilton - ahimé per la Ferrari - hanno imparato la lezione. Dopo due sonore sconfitte e quattro gare tentennanti, il binomio anglo-tedesco in Spagna ha finalmente capito come tornare a dominare le corse. E questo non è proprio un bel messaggio per la Ferrari, anche se Vettel, col 2° posto, esce da Barcellona ancora in testa al campionato. Ma con un margine ridotto a 6 punti.

REAZIONE DELLA STELLA A TRE PUNTE

Hamilton in Spagna è tornato grande ricominciando a macinare vittorie, rispetto a Vettel e alla Ferrari, sopra. Col rivale tedesco il clima in conferenza stampa continua a essere scherzoso e improntato alla sportività, sopra e a destra, tra sorrisi e battute a go-go

Ci sono volute settimane di stressante lavoro a Brackley. Ma alla fine i tedeschi hanno trovato il bandolo della matassa che li aveva frenati nelle prime gare di campionato. E con tre mosse determinanti sono tornati la prima forza del campionato. Certo, si può obiettare che le Freccie d'Argento avevano già vinto due corse quest'anno. Ma quella non era la Mercedes schiacciasassi che conoscevamo dal triennio precedente: era una squadra più impacciata, a volte pasticciona.

Le altre due vittorie tedesche di quest'anno erano arrivate in modo un po' fortunoso: in Cina approfittando anche della safety car che aveva penalizzato Vettel nei primi giri azzerando il vantaggio di una coraggiosa strategia; in Russia soltanto per meri-



isce



fotografie COLOMBO

to di uno scatto eccezionale di Bottas al via e poi di una difesa a oltranza con le unghie e con i denti dall'arrembante Vettel.

Qui in Spagna invece, per la prima volta nel 2017, la Mercedes è tornata la schiacciasassi d'un tempo. La macchina veloce sul giro secco e consistente alla distanza. E Hamilton ha ritrovato lo smalto e la grinta che a Sochi aveva lasciato forse in albergo o a casa sua a Londra assieme ai cani.

Abbiamo parlato di tre mosse determinanti della Mercedes. Che hanno messo all'angolo la Ferrari che si è difesa, ha lottato, ha venduto cara la pelle, ma alla fine ha dovuto arrendersi. Vediamo quali sono e perché spiegano meglio di ogni altra cosa la resurrezione della W08.



←
1) GESTIRE IL DEGRADO GOMME

PUR DI RECUPERARE I TEDESCHI HANNO RICOSTRUITO MEZZA W08

La prima mossa vincente della Mercedes è stata l'aver finalmente imparato a gestire il degrado delle gomme. I tedeschi ci sono riusciti ricostruendo in due mesi mezza macchina con tanti pezzi nuovi che hanno stravolto sia il comportamento che persino l'aspetto esteriore della loro monoposto. Tanto che dai team avversari, e anche dalla Ferrari, la W08-evo è stata soprannominata "il mostro" per l'aspetto aggressivo che ha sfoggiato fin dalla prima volta che è stata esposta ai box. Curiosamente mostrata fin dal giovedì alla luce del sole. Come Allison, Costa e Willis l'avevano fatta: senza celare nulla! Nemmeno un telo a coprire segreti da non svelare. Forse c'era l'obiettivo nemmeno tanto secondario di intimidire psicologicamente gli avversari lanciando un messaggio del tipo: «Visto cosa siamo riusciti a tirare fuori in due mesi di lavoro?». La W08 "evoluzione" era nuova dal muso all'estremità posteriore. Con un vistoso deflettore a forma di cucchiaio sotto il muso ridisegnato e snellito; paratie verticali doppie contraddistinte da profili seghettati e flap di ogni genere nella unica zona libera da quest'anno per regolamento: quella dietro le ruote anteriori e ai lati dell'abitacolo. E poi un'alettone posteriore di nuovo profilo e un'ala anteriore infarcita di flap per aumentare il carico anteriore. Senza contare il lavoro oscuro fatto sotto la carrozzeria per limare via cinque o sei kg di peso eccessivo che zavorravano la W08 nelle prime corse.

Tutte queste novità tecniche costruite in fretta e furia nelle ultime settimane e fatte debuttare proprio qui a Barcellona, avevano il compito di risolvere il problema cronico della Mercedes: quella di consumare eccessivamente le gomme.

Un problema talmente grave che la W08 diventava scivolosa e sempre meno guidabile dopo pochi giri. Le novità portate in pista hanno funzionato oltre ogni aspettativa, perché hanno permesso a Hamilton di strappare una pole position dominando proprio nel tratto di pista - il terzo settore - lento e pieno di curve e controcurve, che dovrebbe essere poco congeniale a una monoposto a passo lungo come la Mercedes che proprio nel misto dovrebbe in teoria mancare di agilità. Invece grazie al ritrovato bilanciamento aerodinamico, in quel punto la W08 volava rispetto alla Sf70H (quasi 5 decimi più rapida nel parziale in prova e 7 decimi nel migliore giro in gara). E soprattutto andava forte senza stressare le gomme.

In gara poi il nuovo set up aerodinamico ha fatto ancor di più la differenza perché Hamilton è riuscito a coprire ben 30 giri con le gomme soft nello stint finale - dal 36° al 66° passaggio - senza peggiorare i suoi tempi sul giro di neanche un decimo.

E ha colto di sorpresa la Ferrari che si aspettava invece un decadimento del ritmo di Hamilton dovuto al degrado della gomma per attaccarlo nel finale. Addirittura Hamilton si è permesso anche il lusso - vorremmo dire il diletteggio - di segnare il giro più veloce della gara al 7° ultimo giro con gomme



GETTY IMAGES

QUANDO HO RAGGIUNTO BOTTAS HO SUBITO CAPITO CHE LO STAVANO USANDO PER BLOCCARMI

SEBASTIAN VETTEL

”

“stanche” di 27 giri. Merito della nuova aerodinamica partorita a Brackley; ma forse anche del fatto che la Pirelli ha dato indicazioni di team di abbassare di 1,5 psi le pressioni di gonfiaggio delle gomme posteriori (dai 20 psi del venerdì a 18,5 psi) riducendone così lo stress e prolungandone la durata. Chissà, tanti altri fattori possono aver contribuito a risolvere il difetto della Mercedes.

Ma la realtà è che la W08 di Barcellona, oltre che come al solito velocissima (338,4 km/h Hamilton contro i 334,9 di Vettel) è diventata anche sorprendentemente “gentile” sulle gomme.

Qualità che fino a ieri era orgogliosa esclusiva della SF70H e cronico punto debole dei tedeschi. Questo deve preoccupare non poco la Ferrari in chiave prosiegua di campionato perché priva Maranello di uno degli elementi di vantaggio che aveva. →



LE VOCI FERRARISTE A BARCELONA



GIOVEDÌ 11 MAGGIO

VETTEL. «QUESTA SARÀ SICURAMENTE UNA GARA MOLTO IMPORTANTE PER VIA DEGLI AGGIORNAMENTI PORTATI DA TUTTI I TEAM. LA MERCEDES HA AVUTO UN PERCORSO STRAORDINARIO NEGLI ULTIMI TRE ANNI E SONO ANCORA LA SQUADRA DA BATTERE. NEL COMPLESSO SONO STATI UN TEAM DOMINANTE ED È DIFFICILE ROMPERE QUESTA SUPREMAZIA, MA NOI CI STIAMO PROVANDO. CREDO CHE GLI AGGIORNAMENTI FUNZIONERANNO. CONOSCIAMO MOLTO BENE QUESTA PISTA, SEBBENE LE CONDIZIONI SIANO MOLTO DIVERSE RISPETTO A QUELLE DI FEBBRAIO E MARZO. POTENDO SCEGLIERE SICURAMENTE VORREI PARTIRE IN POLE. CERCHEREMO DI PREPARARE TUTTO IL FINE SETTIMANA NEL MIGLIOR MODO POSSIBILE.

RAIKKONEN. «È PASSATO UN BEL PO' DI TEMPO DAL MIO ULTIMI SUCCESSO. A VOLTE LE COSE VANNO COSÌ. MA FINCHÉ SAREMO SODDISFATTI DI COME VANNO LE COSE DURANTE IL FINE SETTIMANA, SICURAMENTE SAREMO NELLA MISCHIA. L'ESITO CHE AVREMO DOMENICA DIPENDERÀ DA TANTI FATTORI. PERÒ SINO A CHE MI SENTO BENE E LE COSE FILANO LISCE, CREDO CHE POTREMO ESSERE DAVANTI E SFRUTTARE I WEEK END DI GARA PER VINCERE. NELL'ULTIMA GARA ERO PIÙ FELICE DEL MIO SET-UP. A POCO A POCO STA ANDANDO MEGLIO».

VENERDÌ DOPO PROVE LIBERE

VETTEL. «FINORA LE SENSAZIONI SONO PIUTTOSTO NEGATIVE, HO FATIGATO UN PO' COL BILANCIAMENTO IN GENERALE DELLA MACCHINA. PER LA POLE NON SAPREI. NON SO COSA ABBIAMO FATTO LA MERCEDES. SEMBRA COMUNQUE CHE SIA UN DISCORSO TRA NOI E LORO. COME DETTO, NON SONO SODDISFATTO. CREDO CI SIA ANCORA PARECCHIO DA MIGLIORARE, MOLTO DA ESTRARRE DALLA VETTURA CHE NON HO ANCORA TROVATO E QUINDI BISOGNA ANCORA LAVORARE».

RAIKKONEN. «È UN VENERDÌ NORMALE PER NOI. I TEMPI SUL GIRO NON DICONO MOLTO OGGI, DOMANI DOBBIAMO VEDERE DOVE FINIREMO. NON È STATA UNA GIORNATA SEMPLICE A CAUSA DEL VENTO. C'ERANO PARECCHIE FOLATE BE LA PISTA È MOLTO SCIVOLOSA, MA QUESTO È COSÌ PER TUTTI, NON È STATO SEMPLICE PER NESSUNO. ABBIAMO CONTINUATO A PROVARE COSE. VEDREMO SE DOMANI DARANNO RISULTATI».

ARRIVABENE. «LA LEZIONE CHE ABBIAMO IMPARATO LO SCORSO ANNO È STATA QUELLA DI ESAMINARE TUTTI I NOSTRI AVVERSARI. ABBIAMO VISTO QUANTO LE MODIFICHE PORTATE IN PISTA DALLA MERCEDES SIANO IMPONENTI, MA ANCHE LA RED BULL HA LAVORATO MOLTO. SONO SCUOLE DIFFERENTI, QUELLE MERCEDES CI HANNO FATTO VEDERE NOVITÀ FACILMENTE IDENTIFICABILI AD OCCHIO NUDO, MENTRE QUELLE RED BULL SONO MENO APPARISCENTE MA ESTREMAMENTE EFFICIENTI. DOBBIAMO PRENDERE IN CONSIDERAZIONE CIÒ CHE FANNO I NOSTRI AVVERSARI PER POTER COMPETERE CON LORO E CONTINUARE IL NOSTRO SVILUPPO SE VEDIAMO QUALCOSA DI INTERESSANTE LO ESAMINIAMO, MA OVVIAMENTE ABBIAMO IL NOSTRO PROGRAMMA. E VOGLIAMO PROGREDIRE SEGUENDO CIÒ CHE ABBIAMO PIANIFICATO. IN QUESTO WEEKEND, COME GIÀ ACCADUTO A MELBOURNE, C'È STATO UN BUON INIZIO DELLA MERCEDES. CHAPEAU AL LORO LAVORO, MA NOI ANDIAMO AVANTI CON QUESTO PROGRAMMATO».

SABATO DOPO QUALIFICHE

VETTEL. «LA SQUADRA HA FATTO UN LAVORO FENOMENALE, PERCHÉ SIAMO STATI SORPRESI DA UN PROBLEMA ED ABBIAMO DOVUTO CAMBIARE IL MOTORE. NORMALMENTE SONO QUASI TRE ORE DI LAVORO, MA LO HANNO FATTO IN DUE. ALLE 13:55 ERO PRONTO PER METTERE IN MOTO ED ENTRARE IN Q1. DEVO DIRE GRAZIE ANCHE AI MECCANICI DI KIMI, PERCHÉ ESCLUSI DUE, ERANO TUTTI INTORNO ALLA MIA MACCHINA. PENSO CHE OGGI AVREMMO POTUTO

FARE LA POLE, QUINDI NON È FINITA IN MANIERA IDEALE. MA SE PENSIAMO A TUTTE LE DIFFICOLTÀ CHE ABBIAMO AVUTO. È STATO UN GRANDE RECUPERO. SONO CONTENTO DEGLI AGGIORNAMENTI CHE ABBIAMO PORTATO QUI, MAGARI NON SONO SPETTACOLARI O LUCCICANTI, MA STANNO FUNZIONANDO. I RAGAZZI IN FABBRICA STANNO LAVORANDO MOLTO DURAMENTE. AVEVAMO GIÀ INTRODOTTO QUALCOSA IN RUSSIA, QUINDI SONO FELICE PER COME STA ANDANDO LO SVILUPPO».

RAIKKONEN. «SONO DELUSO DAL RISULTATO DELLE QUALIFICHE ANCHE SE SENTIVO DI AVERE LA VELOCITÀ. HO FATIGATO QUI E LÀ, QUINDI NON HO MESSO INSIEME UN BUON GIRO. CONOSCIAMO LE STRATEGIE DELLE NOSTRE DUE VETTURE MA NON SAPPIAMO COSA FARANNO GLI ALTRI. CERCHEREMO DI REAGIRE NEL MOMENTO GIUSTO E DI PRENDERE LE DECISIONI CORRETTE. LA LUNGHEZZA DELLA ZONA DRS È AUMENTATA: NON SAPPIAMO SE FARÀ UNA GRANDE DIFFERENZA, MA PROBABILMENTE AIUTERÀ UN PO'».

DOMENICA POST GP

VETTEL. «LA PARTENZA È STATA QUASI PERFETTA. COSÌ COME LA GARA, MA NON SO PERCHÉ ABBIAMO PERSO COSÌ TANTO TEMPO NELLA SECONDA SOSTA. ESCLUSO QUESTO, CREDO CHE ABBIAMO PRESO LE DECISIONI GIUSTE. ALLA PRIMA SOSTA CI SIAMO COPERTI CON LE GOMME SOFT E NON ABBIAMO AVUTO NESSUN PROBLEMA. POI LA MERCEDES MI HA BLOCCATO CON BOTTAS E MI HA FATTO PERDERE UN SACCO DI TEMPO. A PARTE QUESTO, IL TEAM HA FATTO UN OTTIMO LAVORO E IO HO DATO IL MASSIMO IN MACCHINA. C'È STATA UNA BELLA BATTAGLIA CON LEWIS E SONO RIUSCITO A TENERLO DIETRO PER UN PO' DOPO LA SOSTA, MA POI MI HA PROPRIO SVERNICIATO SENZA PROBLEMI. A QUEL PUNTO HO CERCATO DI METTERGLI PRESSIONE, MA AVEVAMO PRATICAMENTE LO STESSO PASSO. LORO ESSENDO DIETRO ALL'INIZIO HANNO AVUTO IL LUSO DI PROVARE QUALCOSA DI DIVERSO A LIVELLO DI GOMME. NON

AVENDO MINACCE ALLE SPALLE HANNO POTUTO FARLO. CREDO CHE OGGI AVESSIMO LA MACCHINA PER VINCERE. MA NON È STATA LA NOSTRA GARA MIGLIORE. LA MACCHINA È VELOCE ED IL TEAM È AFFAMATO, FACENDO UN GIRO A MARANELLO LO SI CAPISCE SUBITO. PERCHÉ C'È QUALCOSA DI SPECIALE NELL'ARIA. OGGI NON GUARDO AL CAMPIONATO, HO CORSO PER CERCARE DI VINCERE QUI A BARCELONA. ORA GUARDIAMO UNA GARA ALLA VOLTA E SE SAREMO ANCORA COSÌ VICINI ANCHE ALLA FINE DELL'ANNO SARÀ UNA BELLA NOTIZIA».

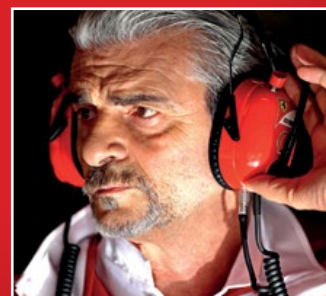
RAIKKONEN. «SONO STATO COLPITO NELLA POSTERIORE DESTRA DA BOTTAS. LA VETTURA HA AVUTO UN SOBBALZO E SONO ANDATO A SBATTERE CONTRO VERSTAPPEN. CREDO DI AVER DANNEGGIATO ANCHE LUI. LA MIA GARA È FINITA LÀ. VORREI RIVEDERE LE IMMAGINI PER ESSERE CERTO MA SONO STATO COLPITO NEL POSTERIORE E QUESTO HA CAUSATO L'INCIDENTE. NON SO SE QUESTO RITIRO INFLUIRÀ NELLA MIA LOTTA PER IL TITOLO, SICURAMENTE NON È IL MIO PRIMO PENSIERO AL MOMENTO».

ARRIVABENE. «PRIMA DELLA SAFETY CAR, VETTEL HA PERSO UN PO' DI TEMPO DIETRO A BOTTAS CHE, SICURAMENTE, LO HA PENALIZZATO. POI, C'È STATA QUELLA VIRTUALE SAFETY CAR, PERÒ, LE GARE SONO COSÌ, VOGLIO DIRE CHE LA REALTÀ È CHE POSSIAMO DIRE CON SICUREZZA OGGI DI AVERE UNA MACCHINA MOLTO, MOLTO FORTE. GIOVEDÌ, TUTTI QUANTI NEL PADDOCK ERANO PREOCCUPATI PER LE GRANDI NOVITÀ CHE ERANO ARRIVATE DAI NOSTRI MAIN COMPETITOR E LA GARA DI OGGI HA DIMOSTRATO CHE LA NOSTRA VETTURA È SOLIDA, CHE QUELLO CHE È SUCCESSO IERI CON I RAGAZZI, CAMBIANDO VELOCITÀ DI RECORD, ANCHE IL MOTORE HA DIMOSTRATO CHE PURE LA SQUADRA LO È. SARÀ UN CAMPIONATO DURO, MA INTERESSANTE. VETTEL HA DETTO CHE LA MACCHINA OGGI ERA VELOCISSIMA, HA AGGIUNTO, ANCHE TROPPO, IO AGGIUNGO CHE NON È MAI TROPPO, CHE BISOGNA ANDARE SEMPRE MEGLIO».



UNA DOCCIA DAVVERO RIGENERANTE

La doccia a base di champagne è sempre la cura migliore per riprendere la fiducia nel futuro. Il discorso in particolare vale per Hamilton, che ha vinto il Gp di Spagna alla grande dopo che nella gara precedente in Russia era stato protagonista di una prestazione molto appannata. E a Montmelò lo ha aiutato molto la rivalizzata e evoluta W08



2) NON SBAGLIARE LE STRATEGIE

I TEDESCHI ANCORA ABILISSIMI MAESTRI SULLA SCACCHIERA F1

La seconda mossa importante della Mercedes è stata quella di aver imparato a pensare ed eseguire strategie efficaci. Le altre gare i tedeschi le hanno perse anche per quello: per indecisione o troppa cautela nel pit stop. Intendiamoci: l'equipe della Mercedes è sempre velocissima quando si tratta di sostituire le gomme. Anche a Barcellona il primo stop di Hamilton è durato appena 2"2 contro i 3"2 di sosta da Vettel. Però la Ferrari si è sempre dimostrata fino a oggi più brava dei tedeschi nella scelta dei tempi; e soprattutto più "creativa" ed elastica nelle proprie strategie. Anche a Barcellona il muretto rosso si era inventato per Vettel un pit stop anticipato al 14° giro (invece che al 20°) per cautelarsi in vista di un possibile undercut Mercedes che infatti è stato impedito sul nascere; addirittura la squadra aveva anche tenuta pronta una tattica di riserva, un piano C, che prevedeva una gara su tre soste per massimizzare la performance con le gomme soft e ridurre il più possibile l'uso delle medie che qui erano oltre 1" al giro più lente delle morbide.

Vuol dire che Maranello le aveva pensate e tentate tutte. Semplicemente, la Mercedes non ha mostrato la solita debolezza del passato sul fronte delle strategie. Anzi, ha saputo sfruttare perfettamente la virtual safety car uscita a metà gara (34° giro) per rimuovere la McLaren di Vandoorne insabbiata alla prima curva. Richiamando quasi subito ai box Hamilton per anticipare la seconda decisiva sosta e montargli le soft dieci giri prima del previsto, hanno preso un bel rischio perché le gomme gialle potevano degradarsi prima del finale. Ma hanno sfruttato la neutralizzazione per risparmiare sette/otto preziosi secondi rispetto a un pit stop in regime di gara libera.

3) MOSSE SPREGIUDICATE

LA MERCEDES MOSTRA UNA GRANDE ATTITUDINE A OSARE

Il terzo aspetto su cui la Mercedes ha mostrato un nuovo atteggiamento è quello della spregiudicatezza in corsa. Ora che le gare devono giocarsele tirando fuori le unghie e facendosi largo a spallate perché hanno perso la supremazia sul giro di un tempo, né la squadra né i piloti si fanno più molti scrupoli. Bottas non ci ha pensato due volte a spintonare Raikkonen alla prima curva buttandolo contro Verstappen. E non si è fatto pregare nel fare da "tap-po" a Vettel in rimonta ostacolandolo in ogni modo. «Quando gli sono arrivato sotto, sapevo che non lo avrebbero fermato. Lui andava dappertutto, aveva le gomme finite e scivolava qua e là ma ostruiva tutta la pista perciò ed era difficile passarlo. L'hanno usato per bloccarmi», ha accusato senza mezzi termini Vettel. È successo tra il 23° e il 26° giro e in quel frangente il ferrarista ha perso 6,5 secondi. Quelli che col senno di poi gli sono costati la possibilità di



GETTY IMAGES

LEWIS FA LA FACCIA MERAVIGLIATA

Sembra quasi stupito sul podio il vincitore Hamilton, qui insieme a un quasi ammusato Vettel e al sempre sorridente Ricciardo. Dopo l'avvio favorevole a Seb, in alto, magari il britannico non pensava di rinvenire in modo così perentorio ed efficace...

ripartire comodamente davanti a Hamilton dopo il pit stop del 43° giro e gestirne la difesa.

MONDIALE A DUE

LA LOTTA PER IL CAMPIONATO È UN DUELLO TRA LEWIS E SEB

Guardando la classifica balza all'occhio una curiosità. Il terzo sul podio, Ricciardo, è giunto a ben 1 minuto e 16 secondi. «Ancora sei o sette giri e mi avrebbero doppiato», si è lamentato l'australiano. E dal quarto in giù, Perez con la Force India, sono staccati di un giro. Compreso il formidabile Ocon, giunto quinto, suo miglior risultato F1 in carriera. E compreso anche l'ottava sorprendente piazza di



COMANDI OTTIMIZZATI SCATTO ASSICURATO!

VETTEL È RIUSCITO A SFRUTTARE LE POSSIBILITÀ CHE GLI SONO STATE DATE PER BRUCIARE HAMILTON, IL QUALE POI HA RECUPERATO

«È vero che hai un nuovo sistema di partenza?» La domanda, fra il curioso e l'irriverente, Hamilton l'aveva rivolta a Vettel sabato sussurrandogliela all'orecchio mentre i due salutavano i tifosi sul rettilineo dopo le qualifiche. Ma Vettel gli ha sorriso sornione senza rispondergli. In realtà le cose non stavano proprio come diceva Hamilton, ma quasi. Non c'era un vero nuovo sistema di partenza sulla SF70H, ma piccole ottimizzazioni dei comandi. Che gli hanno permesso di scattare dalla 2° posizione meglio di Hamilton recuperandogli una decina di metri sullo scatto da fermo nonostante il "bottono magico" della Mercedes. Sì, è vero che ha pasticciato anche Hamilton: «Non so cos'ho sbagliato, devo controllare con i miei tecnici...», ha spiegato l'inglese.

In realtà Vettel e la Ferrari, dopo esser stati "bruciati" a Sochi, hanno perfezionato i meccanismi di partenza della SF70H lavorando sul volante. Hanno spostato un comando che serve a ottimizzare il grip (aderenza) che c'era già ma non era sul volante; invece hanno ricollocato il pomello a migliore portata di dito, in basso a sinistra, in posizione più ergonomica e comoda da azionare. Poi hanno ag-

giunto un supporto per il dito del pilota sulla leva frizione in modo da poter modulare meglio il rilascio della leva. Piccoli dettagli che hanno fatto la differenza visto che Vettel si è mosso perfettamente al via senza patinare mentre Hamilton no.

Grazie a quella piccola novità sul volante, Vettel la gara l'aveva già mezza vinta in partenza. Il ferrarista aveva una sola chance di giocarsela con la Mercedes che era più veloce in rettilineo: partire davanti a Hamilton. Aveva perso la pole d'un soffio (51 millesimi) ma era riuscito a scavalcarlo al via. Sembrava a buon punto. Invece l'ha probabilmente persa per colpa della virtual safety car e di Bottas.

Quella uscita fra il 34° e 36° per rimuovere la McLaren di Vandoorne. «Io non so cosa sia successo ma lì mi sono spariti 8 secondi prima del mio secondo pit stop», ha spiegato Vettel. È il problema delle virtual safety car, che congelano il ritmo secondo tempi per settore pre-impostati; l'uscita della Vsc può penalizzare di più chi si trova in quel momento in rettilineo rispetto a chi è viene colto dalla Vsc in curva perché lì si andrebbe normalmente molto più veloci. Inoltre la Mercedes è stata brava a chiamare al volo Hamilton al pit

stop sotto Vsc per fargli guadagnare circa 8 secondi. Visto che il divario di velocità percorrendo la pit lane era minore che a gara libera. Ma Vettel ha anche perso circa 7 preziosi secondi per il tappo di Bottas. È successo fra il 22° e il 25° giro quando ha raggiunto il finlandese con le gomme ormai alla frutta che invece di andare ai box è rimasto in pista a frenarlo (in modo non scorretto). I numeri dimostrano quanto ha lasciato per strada Vettel per via dell'ostruzione. Al 20° giro girava in 1'25"2; al 22° ha dovuto accodarsi al finlandese peggiorando i suoi crono in questi modo nei tre passaggi successivi: 1'26"5, 1'27"3, 1'28"3. Passato Bottas al 25° giro, è tornato a girare in 1'25"2. Quindi ha lasciato per strada 6,5 secondi. Quelli che forse gli sono costati la possibilità di ripartire comodamente davanti a Hamilton dopo il pit stop del 43° giro. Magari non avrebbe vinto lo stesso, visto il ritmo di Lewis, ma l'avrebbe costretto a stressare di più le gomme. E chissà cosa sarebbe successo. I calcoli se li è fatti pure Vettel stesso: «Se aggiungete il tempo perso dietro Bottas a quello svanito sotto virtual safety car, fanno almeno 12 secondi. E la gara poteva andare diversamente...». ●

Wehrlein. Ma per loro non c'è stata tv né gloria mediatica. Il Gp di Spagna ci consegna d'ora in poi un mondiale a due velocità. Impostato sul duello tra due sole punte: Hamilton e Vettel. Si sono combattuti, superati, spintonati senza tanti complimenti in una corsa esaltante. Galvanizzati dal passo superiore delle loro due monoposto. Ma nella lotta al titolo 2017 probabilmente ci sarà spazio soltanto per loro. Raikkonen e Bottas sembrano già gregari sacrificabili nel duello all'arma bianca fra le due squadre e i due piloti di punta. Della vera sfida abbiamo già avuto un assaggio alla curva 1 di Barcellona, in quel ruota ruota fra Lewis e Seb che ha sollevato fumo bianco per il contatto. Sarà un duello senza esclusione di colpi. E l'asticella del limite si alzerà sempre di più. E gli altri staranno a guardare. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1



Un mondiale da **animali**

SUTTON-IMAGES.COM

MONTMELÒ - La Mercedes ha capito che per lottare contro questa Ferrari serve tirare fuori tutto, come un animale da preda, quale è stata per tre stagioni, ma senza altri animali aggressivi intorno, solo prede.

Adesso c'è chi, di colore rosso, va a caccia come loro, quindi ecco arrivare le zanne davanti sul muso, come denti affilati pronti a mordere, ecco la pinna più lunga, come uno squalo che la raddrizza quando attacca, nuovo fondo, copiando quello Ferrari, per trovare l'effetto di un leone che si accuccia, prima di balzare in avanti e nuova power unit, fresca, come una ghepardo che ha bisogno di tutta la sua velocità. Poi, mancavano gli artigli e quelli li ha messi la pantera Hamilton che ha artigliato pole, il giro veloce e la vittoria, hat trick si dice, la dodicesima della carriera, secondo solo a Schumacher (22). A proposito di animali è evidente che in Russia, non c'era lui alla guida, ma il suo cane, che a Barcellona l'ha accompagnato in conferenza giovedì ed è anche salito in macchina, il buon Roscoe. Alti bassi per Hamilton che potrebbero essere determinanti

**PER RINTUZZARE
LA FERRARI,
LA MERCEDES
SFODERA,
NON SOLO
SIMBOLICAMENTE,
LE ZANNE. E POI,
IN GARA,
PURE GLI
ARTIGLI...**

per l'assegnazione del titolo e poi quel fiatone nei team radio, da tempo non si sentivano, come gli animali appunto, quando inseguono, corrono, cacciano e faticano!

Ha graffiato forte, ma Vettel e la Ferrari non sono stati da meno, anzi, il sorpasso su Bottas è probabilmente uno dei più belli, se non addirittura il più bello della sua carriera, a fare il paio con il testa a testa con Alonso, nel 2014 a Silverstone. La rossa temeva la tappa spagnola, proprio per tutte le "armi" che la Mercedes ha portato, un grande step, mentre a Maranello proseguono con la logica di sviluppi costanti, non grossi, ma continui, come la formichina e ci risiamo con gli animali :)

In Spagna quindi si poteva, alla vigilia, pensare che Mercedes potesse tornare a fare un sol boccone degli altri e invece no, si ha vinto, ma l'ha fatto non di superiorità assoluta, ma di astuzia, come la volpe, "rinnovando" Bottas per il prossimo anno, sacrificandolo alla causa Hamilton, e facendo pit stop in regime di virtual safety car, mentre Vettel affrontava il rettilineo. Senza queste "furbate" sarebbe



stata un'altra gara, non per dire che non abbia vinto meritatamente, anzi, ma per dire che non ha demolito la rossa come, loro per primi, si aspettavano. Punto su punto quindi, millesimo su millesimo e che qualifiche ci sta regalando questo mondiale? Se poi ci si mette anche la Ferrari con lo "stop the car" a Vettel che aveva appena ringraziato la squadra per averlo miracolosamente rimesso in pista, dopo i problemi alla Power Unit, beh dateci dei calmanti, altrimenti non arriviamo a fine anno.

Quel "stop the car", ininfluenza ai fini del risultato spagnolo, anzi un po' lo è stato perché a Vettel hanno dovuto rimontare un motore vecchio, buono, ma più bolso, potrebbe essere decisivo nel mondiale, perché è sinonimo di affidabilità. La Ferrari è già sul filo penalità con il turbo, quattro usati, al quinto sono 10 posizioni in griglia e siamo solo al quinto appuntamento della stagione. In Ferrari però sembrano sereni come dei panda in questo caso, pacifici, finché non li attacchi però, parlando di una rotazione gestibile da qui a fine anno. Certo da questo punto di vista sono messi peggio di Mercedes.

CORPO A CORPO ENTUSIASMANTE

Vettel e Bottas in lotta dura, immagine emblematica di un durissimo confronto che ha visto in pista contrapposte Ferrari e Mercedes, con quest'ultima che alla fine ha avuto la meglio. Grazie a una prestazione maxi di Lewis Hamilton

Situazione pari, a livello dei secondi, perché, entrambi finiti fuori gara, sembrano tagliati fuori dai giochi e a Bottas è già la seconda gara che gli chiedono di correre per Hamilton, Bahrain e qui. A Raikkonen ancora non è stato chiesto, anzi per ora, in Cina, è stato solo un "danno", ma arriverà anche il suo momento, per rendersi utile, per come già fece, per aiutare Massa, nel 2008, per rinnovare anche lui, così come Bottas. Sono animali anche loro e l'istinto li porterà a lottare sempre, soprattutto al sabato, quando hanno più chance di giocarsela, ma la domenica rischiano di doversi trasformare in agnellini sacrificati alla causa.

In definitiva il paddock di F1 può sembrare un grande zoo, perché è recintato, ma noi preferiamo pensare a una savana, dove i predatori sono liberi di correre e le prede di scappare e salvarsi. Dice il saggio, la mattina il leone si sveglia e inizia a correre per inseguire la gazzella, la mattina la gazzella si sveglia per non farsi prendere dal leone, ecco in questa Formula Uno, visto che Hamilton e Vettel si stanno alternando nei ruoli, non importa se sei gaz-

Mercedes

rinascita di gomma

PER MIGLIORARE LO SFRUTTAMENTO DEGLI PNEUMATICI I TEDESCHI HANNO RICOSTRUITO MEZZA MONOPOSTO

MONTMELÒ - La chiave della rinascita Mercedes sta in una frase: migliore sfruttamento delle gomme. Per arrivare a questo obiettivo, i tedeschi hanno ricostruito mezza monoposto modificando pesantemente l'aerodinamica. Con nuovi flap, deviatori di flusso, appendici e alette varie. Ma come può un pezzo di carbonio - beh, non uno ma numerosi pezzi, a dir la verità - far funzionare meglio le gomme? Cerchiamo di capirlo.

Il problema 2017 della Mercedes si chiamava "finestra di utilizzo" delle gomme. Le Pirelli adottate quest'anno hanno mescole complessivamente più dure: la soft corrisponde più o meno alle medie dell'anno scorso. E così via. Quindi durano di più. Ma qualsiasi pneumatico, duro o soft che sia, ha una precisa "finestra" di utilizzo. Vuol dire che funziona e rende al massimo se la mescola rimane entro un preciso intervallo di temperature: di solito circa 30 gradi. Queste "finestre" variano a secon-

da del tipo di mescola. Le Pirelli Soft (quelle gialle) sono le più delicate, perché (a differenza delle bianche e delle rosse) sono mescole high working range, cioè lavorano a temperature più alte.

Il pilota (e la squadra) devono riuscire a mantenere le gomme gialle in pista a temperature comprese fra i 115 e i 145 gradi sulla superficie del battistrada. Se la temperatura scende sotto i 115°, la gomma non funziona più al meglio, scivola e la macchina non tiene la traiettoria. Se sale oltre i 145° gradi, si crea blister (cioè bolle d'aria sotto la superficie dello pneumatico) e il rendimento della gomma sull'asfalto peggiora ugualmente.

«La vera difficoltà - spiega Mario Isola, capo del reparto corse Pirelli e dello staff di 50 uomini che ai Gp lavorano per tutti i team - è riuscire a tenere nella finestra d'esercizio ottimale sia l'asse anteriore, quindi le gomme davanti, sia l'asse posteriore, cioè gli pneumatici dietro». Che non è im-

presa facile perché il motore, scaricando i suoi cavalli sulle ruote motrici, scalda naturalmente le gomme dietro, anzi rischia facilmente di surriscaldarle. Mentre davanti è lo stile di guida, ovvero l'imprimere una sterzata in modo più aggressivo o più dolce, che fa scaldare di più o meno la gomma (ecco perché si zig-zaga per riscaldarle a bassa velocità).

Mantenere una gomma nella giusta finestra di utilizzo perché renda al meglio e non si degradi è questione di: geometria delle sospensioni, set-up dell'auto e pressioni di gonfiaggio. Il pilota può dare il suo contributo in parte, adottando uno stile di guida più aggressivo o più delicato.

Per qualche motivo progettuale, forse il passo lungo, forse la particolare geometria di sospensioni, la Mercedes W08 2017 era apparsa nettamente peggiore, dal punto di vista dell'uso della gomma, rispetto alle Mercedes degli anni scorsi. Fino al Gp Russia non riusciva a tenere nella giusta finestra di utilizzo le gomme anteriori. Questo difetto ne decretava il degrado rapido. Con peggioramento dei tempi sul giro e necessità di anticipare i pit stop. La Ferrari SF70H invece si è rivelata efficacissima nel far lavorare le gomme e mantenerle sempre nel range ideale di temperature. Per questo la si è definita "gentile" sulle gomme. In questi mesi la Mercedes ha compreso che il suo difetto nel far lavorare le gomme era dovuto soprattutto a carenze aerodinamiche. Che evidentemente non schiacciavano abbastanza a terra l'avantreno dell'auto. Oppure caricavano troppo il retrotreno. Per cui tutti i componenti aerodinamici introdotti a Barcellona hanno avuto lo scopo di indirizzare meglio il flusso d'aria sotto la macchina e far lavorare bene i fondo per bilanciare meglio l'auto fra avantreno e retrotreno. I nuovi componenti aerodinamici hanno funzionato evidentemente molto bene. Visto che Hamilton con le gomme gialle, quelle più "critiche" per la Mercedes, è riuscito nel secondo stint di gara a percorrere ben 30 giri a ritmo velocissimo senza degradare le gomme. Vuol dire che non sono mai uscite dalla finestra ideale di utilizzo, a differenza di quanto era successo nelle prime quattro gare. Il Gp di Spagna la Mercedes l'ha vinto per questo.

Alberto Sabbatini

SUTTON-IMAGES.COM

Con le novità portate sulla W08 nel quinto round del Mondiale è migliorata la finestra di utilizzo degli pneumatici: così la Mercedes ha risolto i problemi che avevano caratterizzato l'inizio di stagione



GP
SPAGNA

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini



UN CONFRONTO SENZA TIMORI

Vettel e Bottas si misurano... spalla a spalla. È accaduto a Montmelò ma è l'immagine sintesi del mondiale fino a questo momento. Un campionato che sta riportando al centro del ring gli uomini

COLOMBO

Virtual safety star

LA VERA STELLA DEL GP È STATA QUELLA LUCINA GIALLA D'EMERGENZA CHE HA AVVANTAGGIATO TANTO HAMILTON

Tu chiamala, se vuoi, associazione di idee. Senza malignità, lo giuro. Ma insomma: quando nella fase più calda del Gran Premio di Spagna è scattata la Vsc, la Virtual Safety Car, ecco, io ho istintivamente pensato a Jean Todt. Lui, il Pinguino di Francia, l'uomo dei miracoli nella epoca d'oro di Maranello. Lui, il sosia naturale di Alvaro Vitali, il Pierino del grande schermo. Lui, che avendo dato tanto alla Rossa ha poi pensato, in un'altra vita, di dare tanto anche alla Mercedes, ehm ehm. Insomma, hai proprio deciso di candidarti per la terza volta alla presidenza della

federazione internazionale? Due mandati bastano per Barack Obama e non per il predecessore di Mattiacci (essendo tornato ai box con gli americani di Liberty Media persino il ruvido Luca Colajanni magari torna anche Marco il Breve, perché no?), Domenicali e Arrivabene?

E sia. Però, se ti fai rieleggere, questa cosa della Vsc me la devi togliere di mezzo. Sarà anche una genialata figlia della iper tecnologia digitale, ma una persona qualunque non la capisce, non la afferra. Anche perché succede che con la virtual è il cambio gomme a regalare la vittoria ad Hamil-

ton a Barcellona, ex aequo con il maggiordomo Bottas (perché poi ne riparlamo, se Kimi resta in pista e Valtteri non può fare il tappo ai danni di Seb...)

Ora, io non intendo iscrivermi al partito degli ingegneri del lunedì. Il Drake si divertiva a leggere le spiegazioni di chi aveva capito tutto "dopo" e mai prima. È un classico, da sempre. E sarà sempre così.

Invece, faccio un ragionamento diverso. Stiamo ritrovando (finalmente!) una Formula Uno da uomini, a dispetto delle mille diavolerie digitali. Il sorpassone di Vettel sullo stopper Bottas mi ha fatto saltare in piedi (sul divano, direbbe Guido Meda). È stata, quella, tra finta contro finta e ruote sull'erba, una mossa degna di Villeneuve (Gilles, se Jacques non se la prende). C'entra qualcosa, la fottuta Virtual, con sensazioni del genere, con tracce di indelebili emozioni recuperate nello scrigno segreto della memoria?

Secondo me, zero, c'entra zero. Se poi il signor Pinguino, alias Jean Todt, una volta eletto per il terzo mandato, si, mi togliesse di mezzo pure il Drs, giuro, per la felicità smetto di scrivere che somiglia ad Alvaro Vitali... ●



di Alessandro Gargantini

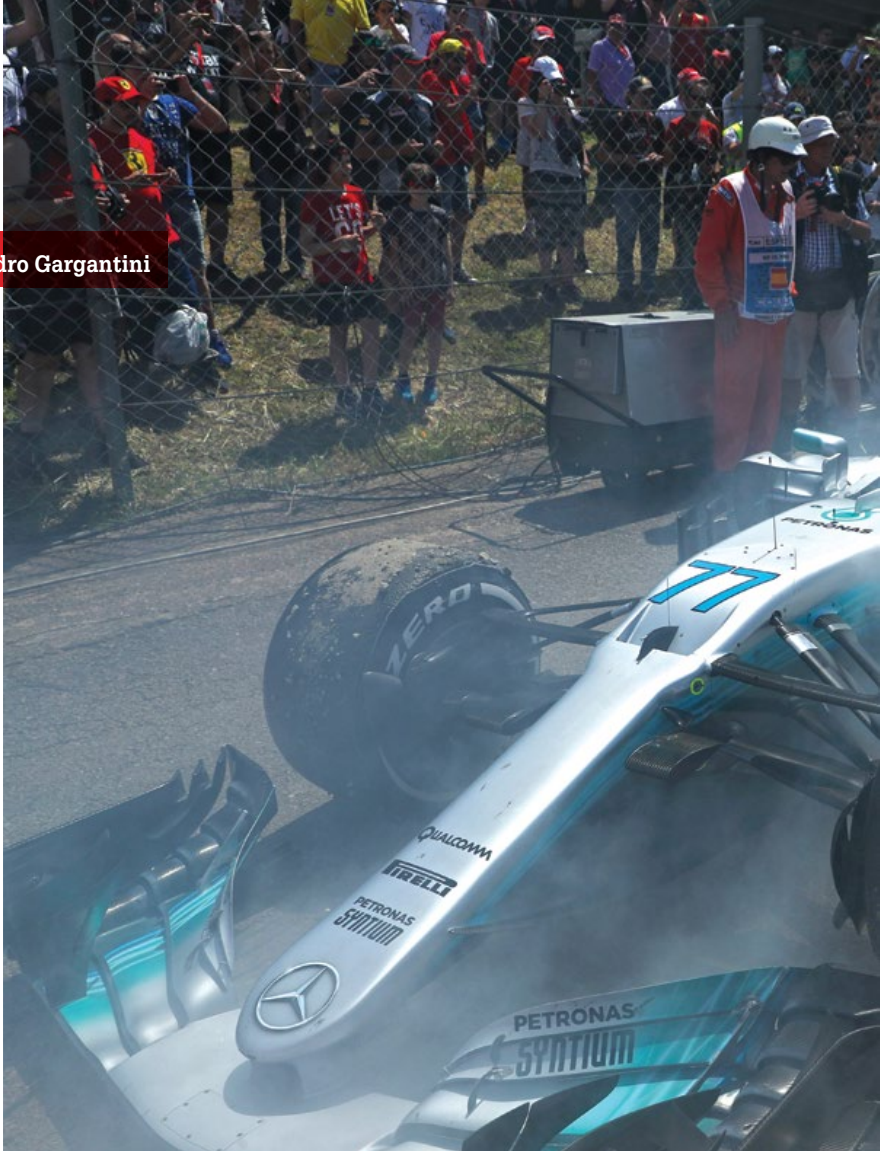
MONTMELO - In ogni giallo che si rispetti, il colpevole salta fuori soltanto nel finale. E nel vedere il quartetto composto dal Dieter Zetsche, Toto Wolff, Niki Lauda e un sorridente Valtteri Bottas abbracciarsi festante nell'assistere alla cinquantesima vittoria di Lewis Hamilton qualche sospetto è venuto. Il pilota finlandese, pur ritiratosi in una nuvola di fumo, un ruolo nella vittoria del britannico l'ha avuto eccome. Sì perché di colpi alla Ferrari il biondo pilota di Nestola ne ha tirati più di uno. Al via, partito meglio di Lewis Hamilton, ha poi frenato in anticipo, coprendo le spalle al compagno ed innescando involontariamente il contatto che ha messo fuori in una sola mossa il connazionale Kimi Raikkonen e uno spaesato Max Verstappen, che se l'è presa con il pilota della Rossa prima di rendersi conto che la manovra decisiva era di Bottas. Il secondo bel dispetto fatto alla Ferrari è poi arrivato tra il ventiduesimo al ventiquattresimo giro, quando Valtteri ha tenuto alle sue spalle il tedesco della Casa di Maranello per quasi due tornate, facendogli perdere quasi due secondi a passaggio. E bastano due conti per capire che senza questo intoppo il tedesco avrebbe potuto giocarsela fino alla fine. Arrivava a Barcellona con gli onori della vittoria a Sochi, e qualcuno già identificava in lui una possibile minaccia alla tranquillità mentale di Lewis Hamilton. Invece, Bottas nel Gran Premio di Spagna ha dato priorità al bene comune in Casa Mercedes, prendendosi tutto l'affetto possibile dai più alti responsabili della Casa di Stoccarda. Dodici mesi fa i piloti del costruttore bavarese si erano incredibilmente eliminati, mentre questa volta il gioco di squadra è stato impeccabile. Lesson learned dunque per la squadra di Toto Wolff.

A 29 giri dalla fine power unit kappaò

Valtteri Bottas si fermato quando mancavano ventinove giri al traguardo, ma la sua impronta sull'esito della corsa è stata dunque rilevante, per non dire decisiva. Dopo aver preso il via con la power unit usata fino a Sochi e con più di qualche dubbio sulla sua affidabilità - ma non c'erano alternative essendone saltate due nel fine settimana - Bottas ha tenuto un ritmo non esasperato prima di vedere il fumo nei suoi specchietti.

«La mia strategia diversa da quella di Lewis»

Il finlandese è poi parso ben educato nel rispondere quando gli è stato chiesto perché sia rimasto in pista così a lungo nel primo stint con le soft, finendo così per impallare Vettel. «Era la mia strategia di gara, diversa da quella di Hamilton. Il mio motore non era al massimo e una safety car avrebbe potuto darmi una mano e rimescolare le carte - ha commentato il finlandese - Non so dove mi avrebbe portato questo piano di gara se non fossi stato tradito dal vecchio motore. Quello che è certo è che per me l'obiettivo minimo sarebbe stato il gradino



SUTTON-IMAGES.COM

Bottas dispetti in fumo

INNESCA IL CRASH DI RAIKKONEN E FA DA TAPPO ALLA RIMONTA DI VETTEL. MA POI VALTTERI SI DEVE RITIRARE

**HO FRENATO PRIMA
CERCANDO DI
PORTARE VELOCITÀ
IN CURVA ED È
AVVENUTO IL
CONTATTO CON KIMI**

VALTTERI BOTTAS

”

più basso del podio! Per quel che invece concerne il contatto al via, questo rientra in un normale fatto di gara. Ho frenato prima cercando di portare velocità in curva ed è avvenuto il contatto con Raikkonen». Anche Max Verstappen, che come il pilota della Ferrari ha avuto la peggio nell'episodio, tende a vederla come lui: «La pista è abbastanza larga e può contenere anche tre macchine. La manovra quindi ci stava. Bastava però non agganciarsi!». Il risultato di oggi tende a creare una naturale gerarchia in seno alla Mercedes, visto che un divario di trenta-sei punti consente alla Casa tedesca, salvo imprevedibili sconvolgimenti, di sgombrare ogni equivoco a favore dell'inglese creando una situazione per certi versi analoga a quanto accade in Ferrari. ●

RAIKKONEN FINISCE KAPPAO NEL DERBY

LA CORSA DI KIMI FINISCE ALLA CURVA-2 PER MANO DEL SUO
CONNAZIONALE VALTTERI CHE INNESCA UNA CARAMBOLA

Davvero sfortunato il Gp di Spagna del numero 7 Ferrari: scattato bene dalla quarta piazza, Kimi Raikkonen è stato toccato dal connazionale della Mercedes alla posteriore destra in curva 2, finendo con l'impattare violentemente contro Verstappen (che sopraggiungeva al suo esterno), percorrendo appena poche centinaia di metri e ritirandosi mestamente dinanzi al caloroso pubblico di Catalunya.

Non è la prima volta questa stagione che vediamo la sagoma di Raikkonen aggirarsi soletta e sconsolata in seguito ad un ritiro, a conferma che ben poche cose sembrano voler girare per il verso giusto nel percorso del finlandese. Senza contare che, in Spagna, il compagno Seb ha dominato la scena con Hamilton, distruggendo la concorrenza.

Il contatto causato da Bottas nelle primissime fasi di gara, con la sua an-

teriore sinistra a colpire la posteriore destra di Kimi, ha fatto perdere letteralmente il controllo ad Iceman, finito con l'anteriore sinistra della SF70H contro l'anteriore destra dell'RB13 dell'olandese, con il risultato di registrare la rottura delle rispettive sospensioni ed il ritiro di entrambi.

Nelle dichiarazioni rilasciate ai giornalisti, Kimi, nel ripercorrere l'accaduto, si è sbilanciato più del solito: «*Ho ricevuto un colpo nella posteriore destra da Bottas, la vettura ha avuto un sobbalzo e sono finito contro Verstappen. Credo di aver danneggiato anche lui. La mia gara è finita lì*».

Con Bottas ritiratosi per un guasto alla power-unit, il derby finlandese è rinviato alla prossima gara, considerando che questo doppio ko pesa in ottica mondiale per entrambi gli 'scudieri'.

Alessandro Bucci



CURVA-2 TRIPLICE CRASH

Sopra, il momento in cui la SF70H di Raikkonen impatta con la Red Bull di

Verstappen alla curva-2 subito dopo il via del Gp: il tutto è stato originato da un contatto tra Bottas e Kimi. Sopra, Valtteri finito ko a 29 giri dalla fine con la power unit in fumo





GP
SPAGNA
LA GARA
IN UN CLIC

COLOMBO





Demolition **derby** pagano Kimi e Max

Lo scorso anno, a Sochi, Kvyat si giocò il posto in Red Bull e mezza carriera per aver centrato due volte Vettel, nel giro di pochi metri. In questo Gp di Spagna il buon Bottas, dopo il trionfo capolavoro in Russia, ha infilato la gara più orrenda della sua avventura nei Gp, rovinando tutto alla prima frenata. La sua toccata a Raikkonen ha infatti innescato questo ulteriore contatto tra Iceman e Verstappen che ha distrutto la gara dell'olandese, oltre a provocare il ritiro di Kimi. Ma in un clima giurisprudenziale più improntato al "laissez faire", alla fine Valtteri ne è uscito senza neanche una bacchettata...



Dimensioni che contano

SCOPRIAMO LA REALTÀ CHE C'È DIETRO LE MISURE MINIME IMPOSTE PER NUMERI E NOMI SULLE F.1 DAL GP DI SPAGNA

Ecosì da Montmelò la Fia ha reso obbligatori numeri più grandi e visibili oltre che la presenza dei nomi siglati dei piloti sulle monoposto, con tanto di misure minime. Splendido. Era ora. Voto dieci. Visto che roba, prima? Fino a ieri, era diventato un tormento cavarci un ragno dal buco. Abitacoli incassati, caschi decolorati da sbaffi multicolori indistinguibili, musi strani, sponsor dilaganti, in poche parole da una ventina d'anni era diventato problematico riconoscere le monoposto l'una dall'altra anche per gli stessi team, tanto che s'erano ingegnati perfino piantando pennellate fluorescenti lassù, sulla telecamera di bordo.

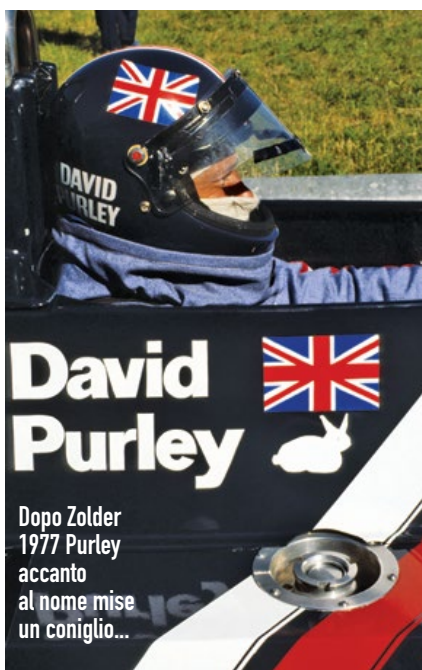
Quindi, finalmente, dopo lunga e penosa sofferenza di spettatori, addetti dei team e giornalisti - ehm, rischiavamo di sbagliare le didascalie di una foto ogni due -, è arrivata la ferrea disposizione di legge a sopperire alla mancanza di buon senso, più che di spazio.

Decisione per certi versi storica, che tuttavia riflette e sottende uno stato delle cose ben diverso, molto interessante da analizzare e opposto rispetto a quello che acui il problema, in piena era Senna, a inizio Anni '90.

Per farla corta, numeri e nomi finirono quasi vaporizzati sulle monoposto per l'esigenza di riservare gli spazi più visibili agli sponsor. Al tempo presenti a bizzeffe in F.1 tanto da spintonarsi pur di esserci, financo a colpi di sticker piccoli come le etichette delle mutande.

A essere sacrificati di brutto, quindi, in nome della pagnotta, furono i soli adesivi che non portavano una mentina alla squadra, appunto quelli di numeri e nomi.

Adesso invece, guarda un po', la Fia - con un ritardo di risposta che farebbe stupire perfino un bradipo a mollo in una piscina colma di marmellata -, si muove, legifera e dispone. E sai perché? Perché adesso, 'sta bella toppa mediatica serve a coprire



SUTTON-IMAGES.COM

un inelegante buco, visto che nella F.1 del secondo quinquennio del secondo decennio del secondo millennio, ormai di spazio libero sulla carrozzeria ce n'è quanto te ne pare e non si sa come occuparlo.

Primo, perché ormai i soldi quelli veri le squadre li intascano in premi Fom, vedi diritti televisivi ovvero piazzamenti nella classifica Costruttori.

Secondo, perché, detto questo, cercare e trovare sponsor è diventato imperativo assai meno categorico e spasmodico d'un tempo.

In fondo, i due superteam sono talmente ambiti, che non hanno bisogno di atturarli. Vengono cercati. Gli altri, più o meno, campano lo stesso anche senza o quasi. Ecco perché le McLaren - storicamente le più identificabili dal rispettivo mecenate di riferimento - girano da quel di con pubblicità piccole e discrete, dopo esser resta-

te da anni senza title sponsor. E la Red Bull - al di là del rebadge Tag e pure col sottomarchio Toro Rosso - appare in F.1 alla Giovanni Rana, cioè per far pubblicità a se stessa, tale e quale alla Renault.

Stesso discorso per Haas che pubblicizza il cognome del titolare e Sauber, la quale usa ormai la carrozzeria come una sciamista la paginina su Facebook, giusto per dire che è nel Circus da 25 stagioni. Tanto porta più soldi in cassa un'impresona a punti alla Wehrlein a Barcellona che chissà quale mirabolante possibile sponsor.

In netta controtendenza, due team very vintage, non a caso i più british, assemblatori, Anni '70 style e indipendenti del mazzo, ossia Williams - no Martini, no party - e Force India, con livree decise dal main sponsor. Non solo: il team rosa maialino di Mallya è il più ricco di scritte e il più povero a denari di tutto il Circus, a confermare la mia teoria che nella F.1 a dieci team i grandi son murati di corporation, gli altri tirano a campare coi premi Fom e gli sponsorini fitti fitti ormai servono solo ai meno abbienti.

E comunque, al di là di tutto, qualsiasi provvedimento che ridà spazio all'uomo sulla macchina va salutato come una mossa bella, apprezzabile e intelligente, in ossequio al dato filosofico, storico e strutturale che questo è un mondiale Piloti, prima ancora che Costruttori.

Così, almeno dal punto di vista dei nomi sulle monoposto, son tornati gli sfolgoranti Anni '70, quando un grandissimo personaggio come David Purley sulla sua Lec si prendeva il gusto di mettere a caratteri cubitali nome, cognome, bandiera e pure il simbolo del soprannome, il Coniglio. Per riscoprire perché, sentite che storia.

Belgio 1977, a Zolder si parte sotto la pioggia battente tra scodate, pit-stop a go-go, contagiri in tilt e piloti quasi smarriti.

A un certo punto dagli altoparlanti lo speaker spara: «Attenzione, incredibile! La Lec dell'outsider David Purley ha preso il comando».

Dura neanche un giro il sogno folle dell'ex parà. Lauda con la Ferrari, in rimonta, lo pressa, puntandolo da tutte le parti, e alla fine lo passa. A fine gara Niki aggredisce David, accusandolo di averlo ostacolato: «No, se eri più forte di me dovevi passare subito. Uno che ragiona come te non è degno di stare nel mio libro dei campioni» - replica l'inglese. Lauda taglia corto: «Zitto, coniglio!». Purley sorride e se ne va.

La gara successiva a lato abitacolo, accanto al suo nome, spunta l'adesivo di un simpatico coniglietto bianco.

Il re della F.1 preso in giro dal servo della gleba.

Usati con ironia e cervello, anche gli adesivi entrano nella leggenda. ●

MICHELIN PILOT SPORT 4 S, PASSIONE VERA, PRESTAZIONI ECCEZIONALI.



TEWA/PARIS



MICHELIN

Il modo migliore di avanzare

Il migliore nella frenata su fondo asciutto, eccellente su strada bagnata*, il nuovo MICHELIN Pilot Sport 4 S è progettato per fornire sicurezza e prestazioni superiori. La tecnologia Dynamic Response e il battistrada ultra-reattivo, adattandosi continuamente alla strada, offrono un controllo rivoluzionario e un altissimo piacere di guida. Apprezzato dalla maggioranza dei produttori automobilistici, è la scelta di chi ama guidare.

Scopri quanto un pneumatico sportivo può essere brillante su michelin.it/IT/it/pneumatici/products/pilot-sport-4-s.html

*Test esterni realizzati da TÜV SÜD in giugno e luglio 2016 sulla misura 255/35-19 96Y XL rispetto a BRIDGESTONE Potenza S001, CONTINENTAL ContiSportContact 6, DUNLOP Sport Maxx RT 2, GOODYEAR Eagle F1 Asymmetric 3 e PIRELLI PZero Nero GT acquistati sul mercato ricambio Europeo nel 2016 da TÜV SÜD.

GP SPAGNA



F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Dopo la sua peggior gara degli ultimi anni, quella di Sochi, Lewis Hamilton vive un riscatto bello cattivo in quel di Barcellona. D'altra parte il campionissimo si vede anche dalla capacità di togliersi dall'angolo smettendo di prenderle e mettendosi improvvisamente a rifilare schiaffoni a tutti - guidando l'iperevoluta W08 -, compresi la Ferrari, Seb e l'intraprendente Bottas.

Uno schiaffone in qualifica, tanto da arrivare in quota -1 nel computo complessivo delle pole rispetto alla leggenda Ayrton Senna. E un altro in gara. Dove il neobiondino della spider mostra gonadi al titano: 1) restando bello calmo dopo aver subito il fantastico difensivismo maschio di Vettel, che conserva la posizione subito dopo il pit-stop, con tanto di toccatina tellurica al 38° giro. 2) andando a prendere il tedesco al 44° giro - 44 è il suo numero, neh -, sfruttando alla perfezione la miscela gialla più performante rispetto alla bianca di Seb. 3) rifilandogli un sorpasso alla curva uno che è lecito definire autostradale, tanto è sembrato disarmante e frutto dell'istantanea superiorità nella specifica fase di gara. 4) Ritirando la coppa per il 55° Gp vinto. Meritatamente.



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

PASCAL WEHRLEIN

In pochi mesi Wehrlein è passato da pilota lanciatissimo a sfortunatissimo, quindi malatissimo, mezzo finito, mal recuperato, nonché quasi giubilato.

E infine, a Barcellona, eccolo guarito, rigenerato e glorificato con un 8° posto da favola. Il ragazzo tedesco di madre mauriziana è autore di una vera e propria impresa in gara, incistandosi stupendamente in zona punti con un primo fantastico stint di ben 35 giri, andando poi a raccogliere gloria con un altro consistentissimo run di 31 passaggi, avendo adottato l'originalissima tattica a una sola sosta ai box. Un po' sporcata dall'errore di non essersi mantenuto sulla destra della corsia in fase di pit-stop, con cinque secondi di penalità annunciati, peraltro non sufficienti a privarlo della gioia dello stupefacente risultato finale, che fin da ora salva la stagione del team Sauber. Il quale, a dire il vero, s'è presentato a Barcellona con una C36 del tutto rigenerata, anche 11esima grazie a un Marcus Ericsson bravino, il quale da vecchio, in una sera di neve, racconterà ai nipoti davanti al fuoco che una volta batté meritatamente Alonso dopo aver sverniciato la Williams di Stroll.



SUTTON-IMAGES.COM

AUTO
SPORT
N°1



GETTY IMAGES



COLOMBO

MIGLIOR FILM

SCUDERIA FERRARI

Okay, non vince da due Gran Premi, ma continua a convincere e alla stragrande. Perché la SF70-H è sempre lì, spietatamente incollata come l'avvoltoio sulla spalliera del telaio Mercedes W08: intensa, competitiva, consistente. Pronta.

Il Gp di Spagna era appuntamento fondamentale anche dal punto di vista logico-dialettico, perché far bene sul circuito catalano - il più provato e probante di tutti, quale piano di riscontro basico e attendibile della F.1 turboibrida -, avrebbe dato certezza definitiva che la Rossa possiede

numeri tecnici per stare incollata - di poco dietro o di poco davanti - alla W08 praticamente in tutte le piste del calendario iridato. Be', tranquilli, così è. È questo ciò che conta davvero, in fondo. Stavolta il tappo nobile di Bottas unito a una luce gialla dispettosa hanno contribuito a ingarbugliare la matassa, ma lo stato di forma di Vettel, la grandiosa coesione della squadra, la sicurezza dal muretto e anche la confermata ipervalidità complessiva dello schema Arrivabene, testimoniano che la Ferrari 2017 è un gran bel film.

MIGLIOR REGIA

LIBERTY MEDIA

GETTY IMAGES



Continuano a succedere cose che nell'era Ecclestone neanche a parlarne. In sequenza, tanto per gradire, viene messo in discussione il Drs, si torna a avere un occhio di riguardo per i circuiti storici e finiscono sotto accusa alcune location di Gp prive di tradizione e buone solo per tirar su quattrini. Non solo. La tendenza giurisprudenziale del collegio dei commissari diviene meno puntigliosa e curiale, con un trend magnanimo nei confronti degli aggressivi, a lode e gloria degli attacchi al coltello e di una F.1 alla baionetta e spettacolare. E, proprio dalla Spagna, vengono garantiti numeri e sigle di nomi di piloti finalmente visibili. Poi c'è la faccenda del bimbo francese tifoso di Raikkonen che piange a dirotto dopo che Kimi è finito subito kappadò, ma al 50° giro eccotelo sorridente ospite di Iceman che lo carezza, perfino rubando la scena alla lotta tra Lewis e Seb. Non tutto il merito di questo complesso di cose è di Liberty Media, chiaro, ma a Chase Carey va riconosciuto fin di più. Avendo propiziato un'aria da primavera di rinascita della F.1 su cui stanno germogliando gemme inattese e bellissime.



GETTY IMAGES



MIGLIOR FOTOGRAFIA

GLI ESULTANTI BOX MERCEDES E FERRARI

A volte l'analisi della mimica dei meccanici ai box fornisce indizi preziosi per capire con che razza di F.1 abbiamo a che fare. E siamo tutti reduci da anni di nette supremazie, che ci hanno consegnato per un quasi lustro all'ultimo stint le palpebre assonnate dei meccanici Red Bull dell'era Vettel, cui avevano fatto seguito gli occhi cerchiati dei ragazzi Mercedes nel primo triennio turboibrido. Gente ormai narcoletticamente rassegnata e assuefatta a vincere, insomma. Adesso no. Quest'anno la platea dei boys davanti agli schermi dei box è vivace come al bar sport. Tra tifo, esultanza, gesti plateali e una partecipazione emotiva da parte di tedeschi argentei e italiani rossoguantati che sembrano regolare la diapason della sfida sui livelli di quella infuocata tra Italia e Germania quando giocano a calcio e c'è qualcosa di importante in palio. Il "Ti sta bene" beffardo e liberatorio gridato a Bottas sverniciato da Seb, piuttosto che Zetsche e Wolff che esultano da baristi pronti a stappar per i clienti la miglior bottiglia di quello buono, dopo il gol di Hammer, sono la certezza del regalo più bello che ci sta facendo questa F.1 XL. Facendoci divertire un sacco. E da svegli.



GETTY IMAGES

LA STATUETTA SPEZZATA

TEAM WILLIAMS

Nell'anno del festeggiatissimo quarantennale dalla sua (ri)fondazione, il team Williams Grand Prix in Spagna ha vissuto un giro di boa fondamentale e commovente. Perché per Frank Williams l'era buona - quella avviatasi di fatto nel momento in cui aveva agganciato gli sponsor arabi - era iniziata proprio al Gp di Spagna 1977, quando Patrick Neve, recentemente scomparso, giunse anonimo 12° al volante di una March privata targata Frank & Patrick Head. Insomma, quattro decenni precisi dopo, la Williams finisce addirittura 13esima con Massa - toccatosi con Alonso e precipitato dopo un check nel sottopancia del gruppo - e 16esima con Stroll, il quale non acquista sicurezza sembrando al centro di una spirale negativa e per ora priva di reali sprazzi. Insomma, non ci siamo. E non è solo sfortuna. C'è qualcosa che non sta andando per il verso giusto e le garette da buon padre di famiglia di Felipe a inizio stagione non possono bastare a lucidare il blasone di una squadra che deve dare e pretendere ben altro, se vuole onorare un anniversario e, soprattutto, una storia di così luminosa grandezza.

SUTTON-IMAGES.COM



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

SEBASTIAN VETTEL

Insieme alla F.1 che fa battere forte il cuore, tornano i sorpassi da urlo strozzato. Quelli che sembrano un gol nel sette, col portiere avversario forato, sconfortato e il marcatore che si precipita verso la panca amica, per abbracciare allenatore e secondo portiere.

Ovvio, in macchina certi balletti non son mica possibili, ma le sensazioni dopo l'infilatona di Vettel a Bottas, al 25esimo giro, son parse tali e quali. E Seb sembrava quasi di vederlo felice e avvinghiato a Arrivabene e Giovinazzi.

Perché, per bene che poteva andare, certi giorni belli si poteva godere del famoso sorpasso fintato di Ricciardo sfociante in un'infilata puntuale e cattiva, ma ora il piatto servito da Vettel a Barcellona appare ancor più ricco e creativo, stile Master-Chef. Con finta, controfinta e serpentina a ingresso curva, per sfociare in un superamento paralizzante come il morso venefico del Black Mamba. O, se preferite, con Bottas talmente triste e inespressivo che più che un portiere somigliava a un citofono.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VETTEL
PILOTA MENO COMBATTIVO	STROLL
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RAIKKONEN
PILOTA MENO SFORTUNATO	RICCIARDO
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	FORCE INDIA
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	HAAS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RED BULL

GP
SPAGNA

PREMIO INATTESO

di Massimo Costa



Ricciardo a podio da sornione

MONTMELÒ - «Mi avrebbero doppiato se ci fosse stato qualche giro in più», ha detto neanche tanto sconcolato Daniel Ricciardo al termine del Gp catalano. Terzo al traguardo, a 1'15" da Hamilton con la Red Bull-Renault che a differenza di quanto ci si attendeva non ha portato una versione B della Rb13 (solo novità aerodinamiche), l'australiano è infatti apparso di buon umore. Risate a non finire con Lewis Hamilton e Sebastian Vettel nell'incontro con la stampa. I tre hanno anche trovato il modo per scherzare (bonariamente) sulla delusione che i tanti fans di Max Verstappen sparsi sulle tribune con vistosi cartelli di incitamento, hanno dovuto sopportare per il ritiro immediato dell'olandese. E sì, Ricciardo constatato il clima amichevole tra i due che si stanno giocando il mondiale, tra l'altro per niente adirati per il quasi contatto del giro 37 (anzi, ci hanno pure riso sopra), ha fatto battute su battute. Sembravano tre amici al bar dopo aver bevuto cinque birre a testa più che tre piloti reduci da un duro Gran Premio.

«Non sono partito bene - ha detto Ricciardo - e questo mi ha probabilmente permesso di evitare il caos

È FINITO TERZO SOLO GRAZIE AL RITIRO DI BOTTAS, ACCUSANDO QUASI UN GIRO DI DISTACCO EPPURE ECCOLO SPIEGARE PERCHÉ CI SONO LE PREMESSE PER BEN FIGURARE A MONACO

che si è innescato alla prima curva quando Bottas, Raikkonen e Verstappen sono entrati in contatto. Avrei potuto esserci io là in mezzo, invece ero poco dietro e sono sfilato via. Il terzo posto finale è una bella cosa ed è arrivato anche con un po' di fortuna per il ritiro di Bottas nel finale, ma è un segnale che siamo ben presenti. Certo che se Lewis e Seb si fossero buttati fuori...», e giù a ridere. Ricciardo però, è apparso spaventato dal divario prestazionale in gara: «Ho segnato il terzo giro più veloce, ma potevano anche doppiarmi. In qualifica ci siamo avvicinati rispetto ai precedenti appuntamenti, ma sulla distanza ancora non ci siamo». Poi, uno spiraglio di luce guardando avanti: «Tra due domeniche però, andiamo a Montecarlo, un circuito cittadino che mi esalta e dove certe differenze prestazionali possono passare in secondo piano». È carico, Ricciardo, e sapete perché? Non solo per il primo podio 2017 conquistato, ma perché in classifica generale è passato davanti a Verstappen: 37 punti per lui, 35 per Max. Il rapporto tra i due piloti Red Bull appare privo di scorie, ma si sa che vivere nello stesso box con l'olandese e chi lo circonda, non è per nulla facile.



GETTY IMAGES

**VERTAPPEN ELIMINATO DA KIMI... SPERONATO DA BOTTAS!**

Verstappen, sopra, è finito out perché terminale di una carambola iniziata da Bottas su Raikkonen che è finito proprio contro l'olandese, eliminandolo. A sinistra, Ricciardo davanti a Vettel, ma è un'illusione...

SUTTON-IMAGES.COM

Non è un caso che giovedì, Ricciardo abbia volutamente affrontato un argomento spinoso senza peli sulla lingua, parlando di Verstappen così: «La sua forza sta sicuramente nella determinazione. Vuole sempre portare la macchina al limite e questo va benissimo. La sua debolezza invece, è nell'età. Non in quella agonistica, perché corre da tanti anni, è un fatto di vita. Ha bisogno di assorbire maggiormente da chi è più vecchio di lui. L'anno scorso quando ha combinato qualche guaio in frenata, i piloti più esperti gli dicevano: "guarda, questa cosa non va bene", ma lui rispondeva: "so quello che faccio". Così dimostra personalità, ma alla lunga può diventare una debolezza. Credo che con il tempo imparerà ad ascoltare di più». Parole da fratello maggiore, ma potrebbe anche essere interpretato come un segnale lanciato da qualcuno che si sta stancando della convivenza con il baby?

Daniel appetibile per la Rossa

Ricciardo è certamente appetibile sul mercato e la Ferrari è in prima linea se con Kimi Raikkonen si deciderà di piantarla lì a fine anno. Dipende dalla tipologia dei contratti, dipende se a Maranello riterranno sensato pagare eventuali cauzioni, sicuramente pesanti dal punto di vista economico. Una Ferrari vincente come è quella attuale è sicuramente nel mirino di tanti piloti, Ricciardo in testa. Daniel con Vettel si è sempre trovato bene nonostante le apparenze vissute in passato, la sua goliardia farebbe subito innamorare i milioni di tifosi della Rossa, è figlio di emigran-

IL TERZO POSTO È STATO FORTUNOSO VISTO IL RITIRO DI BOTTAS MA VUOL DIRE CHE CI SIAMO!

DANIEL RICCIARDO

ti italiani e poi... un australiano a Maranello non lo si è mai visto. Prospettiva interessante anche per aprire nuovi mercati. Ma siamo nel campo delle illusioni. Per ora Ricciardo ha un obiettivo a medio termine: Montecarlo. Nel Principato non ha mai vinto e ci andò vicinissimo lo scorso anno, ma un errore incredibile del box Red Bull che non si fece trovare pronto al pit-stop, gli precluse la via verso un successo certo. Uno sbaglio terribile del team, che arrivò due settimane dopo la strategia pro-Verstappen nel Gp di Spagna, che l'olandese vinse nella sua prima gara in cui sostituì Daniil Kvyat. Due episodi pesanti da digerire e che nella mente di Ricciardo continuano a frullare... ●



GETTY IMAGES

GP
SPAGNA

LA CONFERMA

di Massimo Costa

Pantera

rosa senza spine



GETTY IMAGES

FORCE INDIA IMPRESSIONANTE: È RIMASTO L'UNICO TEAM AD AVER SEMPRE PIAZZATO IN ZONA PUNTI ENTRAMBI I SUOI PILOTI

MONTMELÒ - Quello che stanno facendo è impressionante. La Force India travestita da Pantera Rosa, con un proprietario che imbarazza per i suoi guai con la giustizia indiana, con un budget non certo paragonabile a altre squadre di seconda fascia, viaggia a ritmi da top team, e suo è ora un record tutto particolare. Nei cinque Gp disputati, la Force India è l'unica squadra ad avere sempre piazzato in zona punti i suoi due piloti. Impresa fallita da Ferrari e Mercedes, che proprio in Spagna hanno "perso" al traguardo Kimi Raikkonen e Valtteri Bottas. Come è possibile un risultato del genere? Merito di uno staff tecnico diretto da Andrew Green che ha saputo "far di con-

to", badando al concreto, sviluppando una monoposto che di base è sempre stata piuttosto competitiva negli ultimi anni, seguendo una filosofia ben precisa che li ha portati a non sbagliare anche la nuova Vjm10 nata dai nuovi regolamenti. E che ha avuto nell'unione con la Mercedes il punto di forza. A Montmelò, Sergio Perez ed Esteban Ocon hanno entrambi centrato la Q3 per la seconda volta consecutiva, poi in gara hanno quasi viaggiato in coppia con il messicano davanti al giovane francese. Con un set-up conservativo, che non li rendeva dei missili nei tre settori del tracciato, Perez e Ocon hanno badato al sodo. Due pit-stop come quasi tutti (il solo Wehrlein con la Sauber ha opta-

to per una sola sosta piazzandosi ottavo, prestazione incredibile la sua) e alla fine un quarto e un quinto posto a 1 giro dal vincitore Hamilton.

Per la Force India, come detto, è la quinta gara su cinque che piazza i suoi due piloti in zona punti ed ora occupa saldamente il quarto posto nella classifica costruttori con 53 punti. Davanti, la Red Bull a quota 72 e dietro la Toro Rosso con 21 lunghezze. La temuta Williams, che con la Force India si era giocata nel 2016 la quarta piazza, annaspa a 18 punti. Perez è il mastino che ormai tutti conosciamo. Dimenticate il ragazzo aggressivo, arrogante, che non aveva convinto la Ferrari dopo averlo inserito nel proprio programma e la McLaren. Tanto bastava per abbattere chiunque. Perez ha saputo trasformarsi e forte del sostegno economico che da sempre lo aiuta, ha avuto la possibilità di rimanere aggrappato alla F1 e alla Force India, dove si è ricostruito a partire dal 2014. Il quarto posto di Montmelò arriva dopo il sesto di Sochi, il settimo di Sakhir, il nono di Shanghai e il settimo di Melbourne.

«Non sono partito bene - ha detto Perez - ma sono rimasto fuori dai guai accaduti alla prima curva. Ho cercato di rimanere calmo pensando a portare al traguardo la macchina. L'unico brivido l'ho avuto al primo pit-stop quando abbiamo perso un po' di tempo (due secondi, ndr), ma in ogni caso non ha condizionato il risultato finale». La vera sorpresa, ma ormai non lo è più, è Ocon. Il 20enne francese, ha disputato il suo 14esimo Gp di F1 e ne ha terminati cinque nella top 10, tutti con la Force India dopo l'esperienza Manor nel 2016. Magro, alto, piedi a papera, ma con la testa da vincente (campione Fia F3 2014 e Gp3 2015), venerdì in un breve momento di calma ci aveva confidato sorridendo: *«Mi sto divertendo da matti».*

E lo si è visto anche domenica quando ha piazzato il miglior colpo della stagione tagliando il traguardo in quinta posizione. Prima, un settimo a Sochi e tre decimi nei precedenti Gp. Occhio dunque alla Pantera Rosa. Nonostante le continue voci di vendita, l'ultima una cordata che farebbe capo a David Brabham il cui intento è quello di riportare il cognome della famiglia in F1, continuano a mieterne piccole ma grandi imprese. ●



GP
SPAGNA

IL COLPACCIO

di Alessandro Bucci

LOTTA DURA PURE IN PIT-LANE!

Magnussen e Sainz ai ferri corti in pit-lane dopo il pit-stop e, sotto, Kvyat davanti a Alonso. Alla fine

Quei ragazzi dal kimono **Toro**

DOPO LE DELUDENTI QUALIFICHE, I BOYS DEL TEAM DI FAENZA SI RISCATTANO IN GARA LOTTANDO DURO E OTTENENDO IL 7° POSTO CON SAINZ E IL 9° CON KVYAT, COL TEAM 5° TRA I COSTRUTTORI

COLOMBO

In seguito alle qualifiche del Gp di Spagna, pochi avrebbero scommesso su un finale a punti con entrambe le vetture da parte di Scuderia Toro Rosso, considerando che Carlos Sainz e Daniil Kvyat avevano rimediato rispettivamente un 12° ed un 20° posto in griglia. Il russo è stato poi agevolato (si fa per dire) dalla retrocessione di Vandoorne, scattando così in penultima posizione.

Allo spegnersi dei semafori partenza agguerrita per entrambi gli alfieri Toro Rosso, con Sainz portatosi dietro a Magnussen ed Ocon (evitando anche l'uscita di pista di Alonso) e Kvyat in grado di guadagnare un paio di posizioni 'incollandosi' agli scarichi di Vandoorne. Strategia iniziale diversa per gli alfieri del team faentino, con Carlos partito su gomme Soft, mentre Daniil su pneumatici di mescola Media, ma è opportuno sottolineare che, entrambi i piloti, hanno optato per due soste, con il driver di Ufa su due treni di Soft nuove, mentre il madrilenno su Soft usate e in seguito gomme Medie.

L'incidente accaduto alla prima curva tra Bottas, Raikkonen e Verstappen, ha portato Kvyat a effettuare la prima sosta già al secondo giro, sfruttando in parte il regime di bandiere gialle nei settori 2 e 3. Al 4° passaggio Sainz ha affilato gli artigli nei confronti di Magnussen, ingaggiando un bel duello con il danese, con-

clusosi, purtroppo per il madrilenno, in un nulla di fatto. Al 14° giro Carlos e Kevin sono rientrati ai box per effettuare la prima sosta, ritrovandosi in un confronto stile Far West: lo spagnolo è uscito affiancato al danese mettendo quasi quattro ruote sull'erba, rischiando penalità per 'unsafe release' e non riuscendo, tuttavia, nell'intento ardito di sopravanzare Magnussen. Nel mentre Kvyat è risalito sino all'11° posizione, potendo contare su un buon ruolino di marcia accumulato sulle gomme di mescola morbida. Al 16° giro momento chiave nella gara del team faentino, con il sorpasso di Sainz su Kvyat in fondo al rettilineo del traguardo, potendo contare sulla mescola Soft. Due giri dopo ottima difesa del russo su Alonso, diventato matto per cercare di sopravanzare Daniil, dovendosi poi arrendere al tenace

SUTTON-IMAGES.COM



driver ex Red Bull.

Al 37° passaggio grande duello tra Wehrlein e Sainz per la settima posizione, ma lo spagnolo guadagnerà la piazza sul tedesco della Sauber solamente grazie alla penalità inflitta a Pascal, reo di aver mancato il paletto nell'ingresso in pit-lane. Scuderia Toro Rosso esce così dal weekend spagnolo con otto punti nel carniere, risultato che gli vale il quinto posto provvisorio nella classifica Costruttori, complice anche una Williams 'assente' nella gara catalana.

Le impressioni ricavate nei test invernali si sono concretizzate nel Gp di Spagna: la Str12, se supportata dall'affidabilità, è in grado di portare entrambi i piloti a punti con regolarità, dimostrando prestazioni che possono permettere al team faentino di ambire al quinto posto finale. ●



Quelle sfide senza respiro

FERRARI E MERCEDES, MA ANCHE SUO FIGLIO CARLOS JR. HANNO INFIAMMATO CARLOS SAINZ. LA GARA RACCONTATA DAL BOX DEL DUE VOLTE IRIDATO RALLY

Carlos Sainz Sr. ovvero: al cuore di papà non si comanda. E parlare con il "Matador" due volte campione del mondo rally e tanto altro, delle gesta del figlio Carlos Jr. è impresa ricca di significati neanche tanto reconditi. Senza andare a scomodare psicanalisi, letteratura, musica, cinema e arti varie. Il rapporto padre-figlio è qualcosa che va oltre e se a questo aggiungiamo che l'oggetto della discussione è il Gp di casa, per giunta in un momento importante e delicato del mercato piloti, ecco che si rischia di avventurarsi in un terreno minato. E invece, Carlos Sr., da quel grande campione che è, non si tira mai indietro. Ed analizza quanto è accaduto nel Gp Spagna con la lucidità che solo un asso del volante possiede. Un campione infinito che, tanto per cominciare, ci rivela che farà ancora la Dakar con la Peugeot, a dispetto delle tante voci che lo volevano avviato al ritiro dalle competizioni attive. Grande Carlos!

- Ancora uno scontro titanico fra Mercedes-Ferrari, per la precisione fra Hamilton e Vettel, ma anche gara superlativa del "piccolo" Sainz...

«Cominciamo... dall'inizio - esordisce Sainz Sr. nel suo ottimo italiano, reso ancor più piacevole e musicale dalla cantilena ispanica - e cioè dalla bellissima lotta fra Mercedes e Ferrari. Dopo parliamo di mio figlio!».

- Vittoria Mercedes più di macchina o di tattica?

«La Mercedes e la Ferrari, oggi, sostanzialmente si equivalgono. La vettura tedesca e quella italiana sono veramente molto vicine, come abbiamo visto tutti. Diciamo che forse questa volta sono stati un pelino aiutati dalla fortuna per come si sono succeduti gli eventi. E mi sembra che in questa occasione la Mercedes abbia saputo far funzionare al meglio le Pirelli esattamente come la Ferrari. Se guardate le scelte di mescole, vedete che alla fine si sono equivalse: sia Hamilton che Vettel sono partiti con le soft, poi al primo cambio Lewis ha messo le medium e Seb ancora le soft, per fare quindi l'esatto contrario nell'ultimo pit stop. Alla fine però il risultato non è cambiato molto, a livello cronometrico: sia Hamilton che Vettel davano sempre l'impressione di poter girare in tempi del tutto analoghi a quelli del rivale, in qualsiasi momento della gara».

SUTTON-IMAGES.COM



FERRARI
E MERCEDES
SONO DI UN'ALTRA
CATEGORIA.
LA RED BULL
È TERZA A OLTRE 1'

CARLOS SAINZ



- Mercedes e Ferrari, comunque, una spanna sopra a tutti...

«Ci sono queste due squadre e poi ci sono tutte le altre: due categorie diverse. La Red Bull è arrivata terza, a oltre 1 minuto di distanza, su una pista dove lo scorso anno ha vinto e dove storicamente si è sempre trovata a meraviglia, è sempre stata super competitiva. E già il quarto classificato, Perez, era ad 1 giro... Una superiorità persino imbarazzante. E considerate che questi distacchi, Mercedes e Ferrari li hanno inflitti alle rivali su una delle piste dell'intero Mondiale dove l'aerodinamica conta maggiormente».



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM



CAOS SUBITO DOPO IL VIA

Raikkonen parte per la tangente dopo il contatto con Bottas e Verstappen. Sotto a sinistra un momento dell'esaltante lotta fra Magnussen e Sainz Jr. Nell'altra pagina il papà dello spagnolo, vero e proprio mito dei rally



Raikkonen e Verstappen. È andato all'esterno alla curva 2, per non toccare il ferrarista, e così ha perso terreno rispetto a Hulkenberg. Peccato. Poi si è trovato sempre nel traffico, in bagarre ed in generale, per tutta la gara, non è mai riuscito a sfruttare tutto il suo potenziale, a girare nei tempi che sarebbero stati alla sua portata».

- Però, grande risultato comunque. E bellissima la serie di duelli con Magnussen, il danese che in questo inizio di campionato sta facendo meglio di Grosjean e con il quale ha fatto a "ruotate" da veterano consumato...

«Sì, Carlos Jr. ha solo 22 anni ma pur essendo ancora giovane è già esperto. È pronto per un top team. Questo salto di qualità bisogna fartlo. Con il materiale che aveva a disposizione ha ottenuto molto. Sin dalle prove, dove s'è spinto sino al 12esimo posto, "rischiando" di entrare nella Q3. Guardate dov'era il suo compagno: ultimo. A Kvyat chiedevano che problemi aveva avuto. Carlos Jr. ha sfruttato bene quello che aveva tra le mani. Ma è sicuro che la squadra deve lavorare. Sulla macchina e sul motore. Forse gli altri hanno lavorato meglio, fatto sta che c'è qualcosa da recuperare».

- Comunque sia, Carlos Jr. è una pedina importantante nel mercato piloti. La Ferrari è sempre nei vostri pensieri?

«Certamente! Sarebbe un sogno. Che notizie avete voi, dall'Italia?».

- Però la gara è stata avvincente...

«Potete dirlo forte! Finalmente qualcuno che mette pressione alla Mercedes! Lo scorso anno si sapeva già chi avrebbe vinto, adesso è diverso. La gente aspetta la gara con la curiosità di vedere come andrà. E una riprova è venuta anche dal nostro Gp: quest'anno al Montmeló abbiamo avuto 95mila spettatori, quindi con il più 15 per cento rispetto al 2016».

- Ora però vorremmo parlare di Carlos Jr. Una gara straordinaria la sua...

«Sì, mio figlio ha disputato proprio una gran corsa. Al via ha perso un po' di tempo per l'incidente fra

**MIO FIGLIO HA
DISPUTATO UNA
GRANDE GARA SIN
DALLE PROVE MA
HA PERSO TEMPO
NEL TRAFFICO**

CARLOS SAINZ



**DA GIORNALI FRESCHI
A NOVITÀ DI MUSICA**

SOLO SU

AVXHOME.IN



**USA LA RICERCA SUL NOSTRO SITO
E TROVI LE SUE RIVISTE PREFERITE**

SOEK.IN

UNISCITI A NOI SU

FACEBOOK

GP SPAGNA

IL PADDOCK

NOVITÀ A GO-GO

FAN FESTIVAL IN ARRIVO

È in arrivo il Fan Festival, con lo scopo di riavvicinare maggiormente i tifosi ai Gp. Non solo una Fan Zone con simulatori e pit stop challenge, ma addirittura un canale televisivo interamente dedicato, oltre a numerosi concorsi che garantiranno ai fan l'opportunità di ottenere dei pass per il Paddock Club o di scattare delle foto con i membri delle squadre. Ma non solo, chi otterrà il tagliando per entrare al Paddock Club avrà accesso esclusivo ai box e potrà salire sul camion della parata domenicale insieme ai piloti.



PER IL TERZO MANDATO ALLA PRESIDENZA DELLA FIA

TODT SI RICANDIDA

Jean Todt rilancia. «Sono orgoglioso di annunciare la mia decisione di candidarmi per il terzo mandato alla presidenza della Fia». Con un tweet l'uomo che dal 2009 guida i destini del Motorsport internazionale ha reso noto la sua intenzione di proseguire nel suo lavoro: «Nei prossimi mesi la mia squadra e io metteremo a punto il nostro programma dettagliato per il futuro». Una squadra che sarà composta da Graham Stoker, confermato vice presidente per il settore sportivo, Brian Gibbons, che diventerebbe presidente del senato al posto dell'uscente Nick Crow e Thierry Willemarck, candidato come vice-presidente per il settore mobilità. Eletto per la prima volta presidente della Federazione internazionale nel 2009, dopo aver battuto Ari Vatanen nella corsa allo scranino più importante, Todt, 71 anni, è, dunque, il primo candidato come vice presidente per il settore mobilità.

FABIAN VETTEL (TTCUP) ANTHONY HAMILTON (CLIO CUP UK)

UNA SFIDA A DISTANZA ANCHE FRA I FRATELLINI

Mentre i loro fratelli si giocano il Mondiale di F1, fanno parlare di loro anche Fabian Vettel e Anthony Hamilton. Il primo ha corso la prima gara della TT Cup, il secondo è pronto a tornare in pista nelle rimanenti

gare della Clio Cup Uk. Fabian è giunto 7° e 11° nella prima sfida della TTCup andata in scena a Hockenheim. E ha raccontato: «Non mi aspettavo ci fosse tutto questo interesse nei miei confronti. So che posso contare su Sebastian e che non c'è nessuno meglio di lui per darmi consigli, ma fino a qui ho fatto tutto da solo voglio avere bisogno di cercarmi gli sponsor da me, parlare con le persone e trovare il budget. So che la mia famiglia è lì per me, ma voglio fare tutto come farebbero gli al-

tri». A proseguire la sfida a distanza tra fratelli, nel frattempo, scende in pista anche Anthony che non correva dal 2015. Sarà impegnato nella Clio Cup, monomarca nel quale aveva già corso nel 2011 e 2012.



DOPO IL KO DEL VENERDÌ

ALONSO SI DÀ AL PADDLE

Prima dello strepitoso exploit in qualifica che gli è valso il settimo posto in griglia, Fernando Alonso tradito nelle libere per l'ennesima volta dalla McLaren-Honda, se n'è andato a scaricare la tensione giocando a paddle, sport di cui la Catalunya è una vera e propria culla.

NELLE PROVE LIBERE

SIROTKIN SULLA RS17

Segey Sirotkin, impossibilitato a girare con la RS17 a Sochi per problemi tecnici, ha fatto il suo debutto stagionale in Spagna nel primo turno di prove libere, ottenendo un deludente diciannovesimo tempo ad oltre quattro secondi e mezzo dalla vetta. Sirotkin ha scelto come numero identificativo il 46, scatenando orde di fan di Valentino Rossi.



LENTE D'INGRANDIMENTO



A sinistra l'indiano Arjun Maini nuovo development driver della Haas F1, sopra foto dei volontari e ufficiali di percorso

STROLL RACCONTA

«STO ANCORA IMPARANDO»

«Non leggo tutto quello che viene scritto perché le persone non conoscono per intero la situazione». Lance Stroll bada soprattutto a crescere e non alle critiche. Il debutto in F1 del canadese della Williams è stato finora bello tosto e non privo di difficoltà. Ma ha spiegato: «Grazie alla sua esperienza Felipe sa come ottenere il massimo dalla vettura. Io sto ancora imparando. Attualmente è tutto nuovo e c'è molto di più da considerare che guidare. In ogni caso sapevo già cosa aspettarmi e la sfida è divertente, anche se a volte è difficile e frustrante».

VOLTI NUOVI FRA I TESTER

MAINI NUOVO COLLAUDATORE CON LA HAAS

Arjun Maini, pilota indiano impegnato in Gp3 con il team Jenzer Motorsport, ha firmato dal team americano per ricoprire il ruolo di development driver. Il diciannovenne, originario di Bangalore, si occuperà anche del simulatore, andando ad affiancare Ferruccio Santini, altro collaudatore del team Haas anch'egli proveniente dalla Gp3.

ENTRABI PERCEPISCONO UNO STIPENDIO DI 32 MILIONI

LEWIS E SEB I DUE PAPERONI DA FORMULA UNO

Si stanno giocando il Mondiale 2017, Vettel e Hamilton finora in perfetto equilibrio. Un andamento che segue anche quello dei loro guadagni. Entrambi percepiscono uno stipendio di 32 milioni di euro e sono i Paperoni della F1 dei Nuovi Mostri. Questo è quanto emerge dalla classifica pubblicata da Business Book Gp relativa agli stipendi dei piloti di F1. Ecco la tabella con tutte le cifre.



PILOTA	STIPENDIO (MILIONI IN EURO)
Lewis Hamilton	32
Sebastian Vettel	32
Fernando Alonso	30
Daniel Ricciardo	11
Nico Hulkenberg	8
Kimi Raikkonen	8
Valtteri Bottas	6
Felipe Massa	6
Max Verstappen	6
Romain Grosjean	5
Sergio Perez	5
Kevin Magnussen	3,25
Daniil Kvyat	2,5
Stoffel Vandoorne	2,5
Carlos Sainz	1,6
Marcus Ericsson	1,3
Esteban Ocon	1,25
Jolyon Palmer	0,75
Pascal Wehrlein	0,5
Lance Stroll	0,25

SENZA RISPARMIARSI COLPI BASSI

FERRARISTI TRA KART E CALCETTO

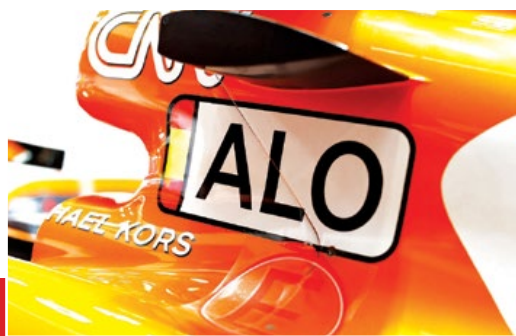
Vettel e Raikkonen hanno disputato una corsa in kart prima del week-end spagnolo F1 assieme agli uomini Ferrari (sotto). A seguire si è svolta una partita di calcetto con ex giocatori quali Karembeu, Morientes e Senna, dove Seb e Kimi non si sono risparmiati colpi bassi.



CON LIBERTY MEDIA

COLAJANNI CHI SI RIVEDÈ!

Luca Colajanni (sopra), chi si rivede! Dal Gp di Spagna Liberty Media lo ha ingaggiato come capo del team di comunicazione della F1. Romano, ex responsabile dell'ufficio stampa e della comunicazione Ferrari dal 2000 al 2013, con un'esperienza anche alla Manor, Colajanni torna nel Circus dopo un'assenza di quasi tre anni nei quali è stato impegnato con la Formula E e la Fia. Un altro ex ferrarista con i nuovi padroni della F1.



Finalmente le Formula Uno in pista sono tornate riconoscibili col pilota tornato al primo posto



Sopra, papà Jos Verstappen in dolce compagnia. A lato il nuovo casco sfoggiato da Sainz per il Gp di casa



GP SPAGNA

IL Paddock

È IL BULLDOG DI LEWIS ROSCOE SULLA W08

Alla conferenza stampa del Montmeló, è spuntato fuori un ospite a sorpresa: stiamo parlando di Roscoe, il bulldog di Hamilton, il quale ha dormito beatamente durante l'incontro con i giornalisti. «Beh, non avevate detto che si doveva dare un nuovo volto a questo sport?». Ha esclamato Hamilton a mo' di provocazione, facendo poi salire nuovamente sulla monoposto l'amico a quattro zampe.



ARRIVABENE ALLONTANA LE VOCI SUL FUTURO DEI FERRARISTI

IL MERCATO? PORTA SOLO DISTRAZIONI

In una vigilia percorsa da voci impazzite che rimbalzano da una parte all'altra della rete, Maurizio Arrivabene non allarga troppo la prospettiva e sottolinea: «Bisogna capire lo spirito del team, stiamo lavorando davvero come squadra molto compatta, e i nostri due piloti sono parte integrante di questa squadra. I contratti non sono una priorità, siamo totalmente concentrati su ciò che stiamo facendo, e soprattutto stiamo lavorando bene insieme. Ci sentiamo un gruppo, stiamo bene insieme, non ha senso iniziare a parlare di qualcosa che può solo portare distrazioni».

DOPO UNA LUNGA DEGENZA IN OSPEDALE

MOSS È TORNATO A CASA

Dopo più di 130 giorni trascorsi in ospedale è tornato a casa Sir Stirling Moss, ricoverato per una grave infiammazione toracica. Il "re senza corona" dovrà affrontare ancora un lungo periodo di recupero, ma è molto determinato e sarà seguito da un gruppo di specialisti molto valido.



Davanti ai suoi tifosi Carlos Sainz si fa un selfie. A fianco il monumento inaugurato a Piacenza in ricordo dell'11 maggio del 1947 quando in gara debuttò la 125S, prima Ferrari della storia



MOMUMENTO PER LA 125S

PIACENZA E LA PRIMA ROSSA

Piacenza, città in cui l'11 maggio 1947 ha debuttato in gara la prima Ferrari, ha voluto ricordarlo con l'inaugurazione di un monumento in memoria dell'evento lungo il viale in cui si trovava la partenza del Circuito di Piacenza. L'iniziativa del Cpae - il sodalizio che organizza anche la celebre Silver Flag - è stata il culmine di Cultura Motori, giornate organizzate dalla sede piacentina del Politecnico di Milano. Alla cerimonia le autorità ma anche tre 'maranelliani' doc: il progettista Enrique Scabloni, il tecnico Piero De Franchi e il giornalista Luca De Monte, oltre all'emozionatissimo Francesco Borlenghi il giovane studente autore del bozzetto vincitore per il monumento costituito da due lastre esterne che rappresentano la sagome frontale e quella posteriore della Ferrari 125S. In mezzo il Cavallino Rampante che si fonde con una bandiera a scacchi. Infine 30 Ferrari hanno ripercorso fra due ali di folla lo storico percorso del Circuito di Piacenza: in testa un tricolore Ferrari con la bianca 166 barchetta Touring, la preziosissima e rossa 250 Gt Berlinetta Tour de France e la verde 212 Berlinetta Le Mans. (g.c.)



LENTE D'INGRANDIMENTO



Esplode
la passione

NAPOLI MOTORSHOW



19-20-21 MAGGIO

MOSTRA D'OLTREMARE



Con il Patrocinio di:



Partner Media:



Partner di contenuti:



Area tematica:



Prevendita su:



www.napolimotorshow.it



Powered by
Supercar

Mercedes evo in ottica anti-Ferrari

INTERVENTI MIGLIORATIVI SIGNIFICATIVI SULLA W08 CHE HA INTRODOTTO A BARCELONA ELEMENTI IN GRADO DI COLMARE LE LACUNE CAUSA DELLA VULNERABILITÀ DELLA VETTURA NEI PRIMI GP

Mercedes

Erano stati annunciati degli aggiornamenti sulle Freccie d'Argento ma, quanto visto in Spagna, è sicuramente molto più di quello che ci si poteva aspettare. Un pacchetto evolutivo importante che interviene pesantemente sulla W08 e che denota come questa, in effetti, avesse alcuni punti tecnici critici che non le permettevano di esprimersi come avrebbe dovuto. Le modifiche apportate sono in parte soluzioni che avrebbero dovuto essere presenti sulla vettura già dalla prima gara ma che, per alcuni problemi incontrati nell'inverno, erano stati rimandati e rivisti e che ora introducono funzionalità aerodinamiche con concetti, in certi casi, anche innovativi.

La scelta del passo lungo d'inizio stagione è stata ovviamente confermata, alla luce della complessità delle soluzioni impiegate è una scelta obbligata e giusta. Più si rende complessa una vettura e più si ha bisogno di lunghezza per consentire alle appendici aerodinamiche di lavorare i flussi lungo il corpo della vettura nel modo corretto.

Finalmente il team Mercedes potrà utilizzare il musetto anteriore che era stato bocciato durante l'inverno a causa delle difficoltà del mancato superamento dei crash test imposti dalla Federazione. Il musetto è stato sensibilmente affinato, come si può notare dalla vista frontale nell'immagine, dove il restringimento parte dalla zona d'applicazione del sistema sospensivo anteriore (vedi frecce fig.1), per proseguire fino alla sua estremità avanzata, consentendo così un maggiore afflusso d'aria nella zona inferiore e lungo le pance della monoposto (vedi tratteggio fig.1).

L'utilizzo di questa versione di musetto, che, secondo i piani Mercedes, doveva debuttare già in Australia, ha consentito ai tecnici anglo-tedeschi di poter introdurre



solo ora la novità tecnica, forse, più interessante dell'intero fine settimana.

Hanno destato stupore, infatti, i nuovi turning-vane, quei dispositivi aerodinamici generalmente di dimensioni contenute posti sotto il cockpit.

Rivisti completamente, sono diventati un unico elemento il quale, partendo dai due lati del musetto, crea una sorta di grosso convogliatore a cucchiaio che svolge una doppia funzionalità (vedi tratteggio rosso fig.2 e 3).

Anzitutto quella di generare carico aerodinamico sfruttando la sua curvatura e ve-

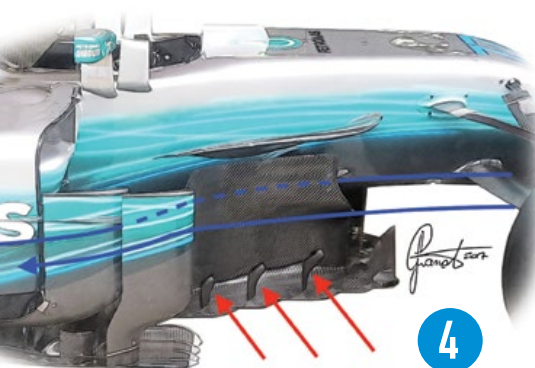
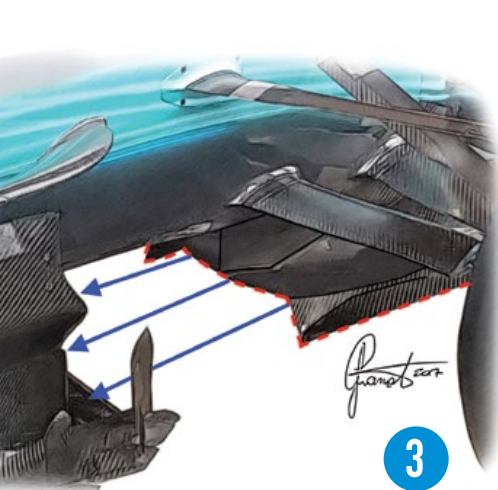
locizzando lo scorrimento dei flussi lungo il suo dorso. Un aumento di carico sull'asse anteriore che favorisce l'inserimento in curva, caratteristica molto importante su una pista come quella catalana e non solo. La seconda funzione, non meno importante, è quella di convogliare in modo più preciso i flussi verso il t-tray, eliminando le turbolenze nocive generate dai componenti anteriori. I flussi saranno, quindi, più puliti e potranno essere gestiti in modo ottimale dallo splitter, l'elemento che li divide sulle due fiancate, per poi raggiungere il diffusore il quale riceverà a sua volta un flusso più lineare e maggiore d'aria (vedi frecce azzurre fig.3).

Proprio per migliorare lo scorrimento dei flussi lungo il corpo macchina e per ridurre le turbolenze generate dalle ruote anteriori, sono stati, ancor di più, sofisticati i bargeboards laterali della W08. Aggiunti nuovi "coltelli" (vedi frecce rosse fig.4) a dimostrazione di come la Mercedes si concentri molto sullo studio del passaggio dell'aria in questa zona e di come questa raggiunga il diffusore posteriore (vedi frecce azzurre fig.4).

Rivisto anche il monkey-seat a cui è stato aggiunta una piccola aletta (evidenziata in giallo fig.5) sulla struttura principale del monkey stesso, che consentirà di aumentare ulteriore la quantità di carico verticale al posteriore della macchina, migliorando la trazione e quindi la gestione delle gomme posteriori, vero tallone d'Achille della W08 in questa prima parte di stagione.

Interventi di micro-aerodinamica, invece, sulla sospensione anteriore, con l'aggiunta di un secondo piccolo profilo sull'elemento che congiunge il braccio sospensivo al portamozzo.





Da segnalare inoltre, l'intervento di rafforzamento del T-Wing richiesto dalla Fia. Ora, infatti, risulta ancorato alla parte terminale della pinna del cofano motore allungata, sia per favorirne la giunzione, sia per migliorarne l'efficienza (vedi fig.6).

Molto importante sarà, anche per il proseguo della stagione, la riduzione del peso della monoposto - si parla di una riduzione compresa tra i 4 e i 6 kg - operato dai tecnici di Brackley sia sull'involucro che contiene il cambio, sia su altri componenti e che hanno permesso di far scendere la W08 sotto il peso minimo consentito. Anche la trasmissione, ricordiamo, aveva creato più di qualche problema al team Mercedes durante l'inverno e che solo ora sono riusciti a risolvere pienamente. Obbligatorio, quindi, l'utilizzo della zavorra - per tornare nei limiti regolamentari - che darà la possibilità al team di spostare, nei limiti imposti dal regolamento, il peso guadagnato secondo le esigenze sull'anteriore o al posteriore e facilitando, quindi, la ricerca dell'assetto e del bilancio meccanico migliore.



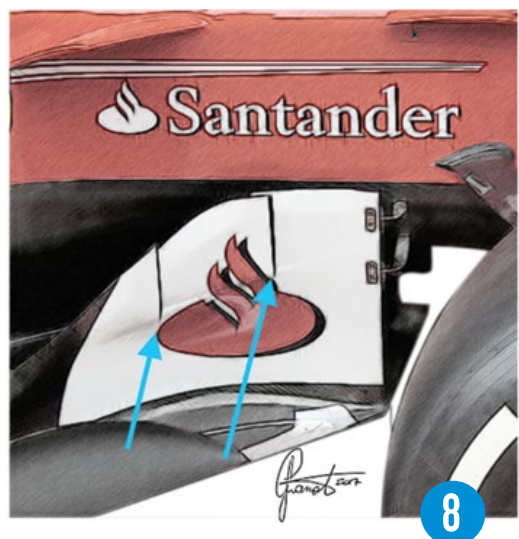
Ferrari

Aggiornamenti contenuti in Ferrari che porta a Barcellona meno novità rispetto alla diretta rivale in classifica costruttori, dimostrando forse di avere una macchina che non necessita di interventi urgenti ma, come da programma, di un continuo e costante lavoro di aggiornamento e sviluppo.

Rivisto il T-Wing della Sf70-H, ispirato a quello McLaren, ma anche Mercedes, con l'aggiunta di un doppio elemento dotato di uno slot centrale su ognuno dei quattro profili (vedi frecce azzurre fig.7), soluzione che permetterà a questo dispositivo di generare una quota di carico importante alla vettura. I riscontri sono stati immediatamente positivi e il nuovo elemento dopo averlo provato nelle prove libere è stato immediatamente utilizzato sia in qualifica che quindi in gara.

Anche la Ferrari ha modificato i suoi bargeboard, aggiungendo due slot verticali che favoriscono l'aderenza dei flussi e la velocità di scorrimento sul dorso dell'elemento, migliorandone, quindi, la loro efficacia. (vedi frecce azzurre fig.8). Parte aerodinamicamente cruciale questa per tutti i team, i quali cercano di intervenire in una zona dove il regolamento tecnico di quest'anno ha lasciato più libertà e maggiori spazi.

Sempre ispirandosi alla Mercedes - è normale che i team si spiino e utilizzino quan-



to di positivo introdotto dagli altri - i tecnici Ferrari hanno ripreso anche la piccola pinna che fuoriesce dalla struttura deformabile posteriore. Intervento di dettaglio che migliora il distacco della vena fluida evitando il generarsi di disturbi aerodinamici e quindi un incremento del drag.

Per questa gara la Rossa ha deciso, invece, di non utilizzare il doppio monkey seat utilizzato nello scorso Gp, si è voluto, a quanto è sembrato, puntare su una assetto leggermente più scarico rispetto agli avversari, potendo di fatto contare su un retrotreno, quello della Sf70-H assolutamente efficace e che non ha dato mai particolari problemi ne di carico ne di gestione gomme. ●





SUTTON-IMAGES.COM

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Kvyat	1°	22"235
Massa	1°	40"612
Palmer	2°	23"159
Alonso	12°	22"690
Stroll	12°	22"100
Vandoorne	12°	22"547
Magnussen	13°	22"703
Sainz	13°	22"432
Massa	13°	22"292
Vettel	14°	22"499
Hülkenberg	15°	22"490
Ocon	16°	22"616
Pérez	18°	25"082
Ericsson	18°	22"995
Grosjean	19°	22"866
Hamilton	21°	21"544
Ricciardo	21°	21"811
Palmer	21°	22"762
Bottas	26°	21"689
Alonso	31°	23"354
Ericsson	32°	22"775
Wehrlein	33°	23"445
Hülkenberg	33°	22"362
Magnussen	33°	23"814
Kvyat	33°	22"117
Stroll	33°	22"071
Massa	33°	23"066
Pérez	34°	23"107
Ocon	34°	22"643
Sainz	34°	21"934
Grosjean	34°	22"641
Hamilton	36°	21"722
Vettel	37°	22"307
Ricciardo	38°	21"918
Palmer	42°	24"750
Alonso	51°	22"923
Magnussen	63°	25"052

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

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	66	1:35"56"497	192,056	1'23"593	64
2°	18	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	66	a 3"490	191,940	1'23"674	43
3°	15	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	66	a 1"15"820	189,560	1'23"686	40
4°	12	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	65	a 1 giro	188,189	1'25"755	51
5°	10	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	65	a 1 giro	187,820	1'26"276	40
6°	8	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	65	a 1 giro	187,059	1'26"703	56
7°	6	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	65	a 1 giro	186,872	1'26"186	61
8°	4	P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	65	a 1 giro(*)	186,749	1'26"476	58
9°	2	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	65	a 1 giro	186,446	1'25"976	37
10°	1	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	65	a 1 giro	186,360	1'26"871	50
11°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	64	a 2 giri	185,946	1'26"213	60
12°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	64	a 2 giri	185,578	1'23"894	64
13°		F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	64	a 2 giri	185,402	1'26"472	64
14°		K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	64	a 2 giri	185,221	1'26"371	15
15°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	64	a 2 giri	185,180	1'24"843	44
16°		L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	64	a 2 giri	185,031	1'26"838	50

NON CLASSIFICATI

	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	38	Power Unit	187,060	1'24"696	28
	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	32	Incidente	185,143	1'27"554	14
	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	1	Incidente	101,270	-	
	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL QUINTO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	2	2	2	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	2	2	2	2	1	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	2	2	2	2	1	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	2	2	2	1	1	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	2	4	3	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	2	3	2	2	2	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	1	1	1	1	2	1
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	1	1	1	1	2	1
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MCLAREN	ALONSO	HONDA	3	4	4	3	1	1
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	2	5	5	2	5	5
TORO ROSSO	KVYAT	RENAULT	2	2	2	2	1	1
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	2	2	3	3	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	3	2	2	1	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	2	2	2	2	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	2	2	2	2	1	1
RENAULT	PALMER	RENAULT	2	2	2	1	1	2
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	2	2	2	2	1	2
SAUBER	WEHRLEIN	FERRARI (2016)	2	2	2	2	1	3

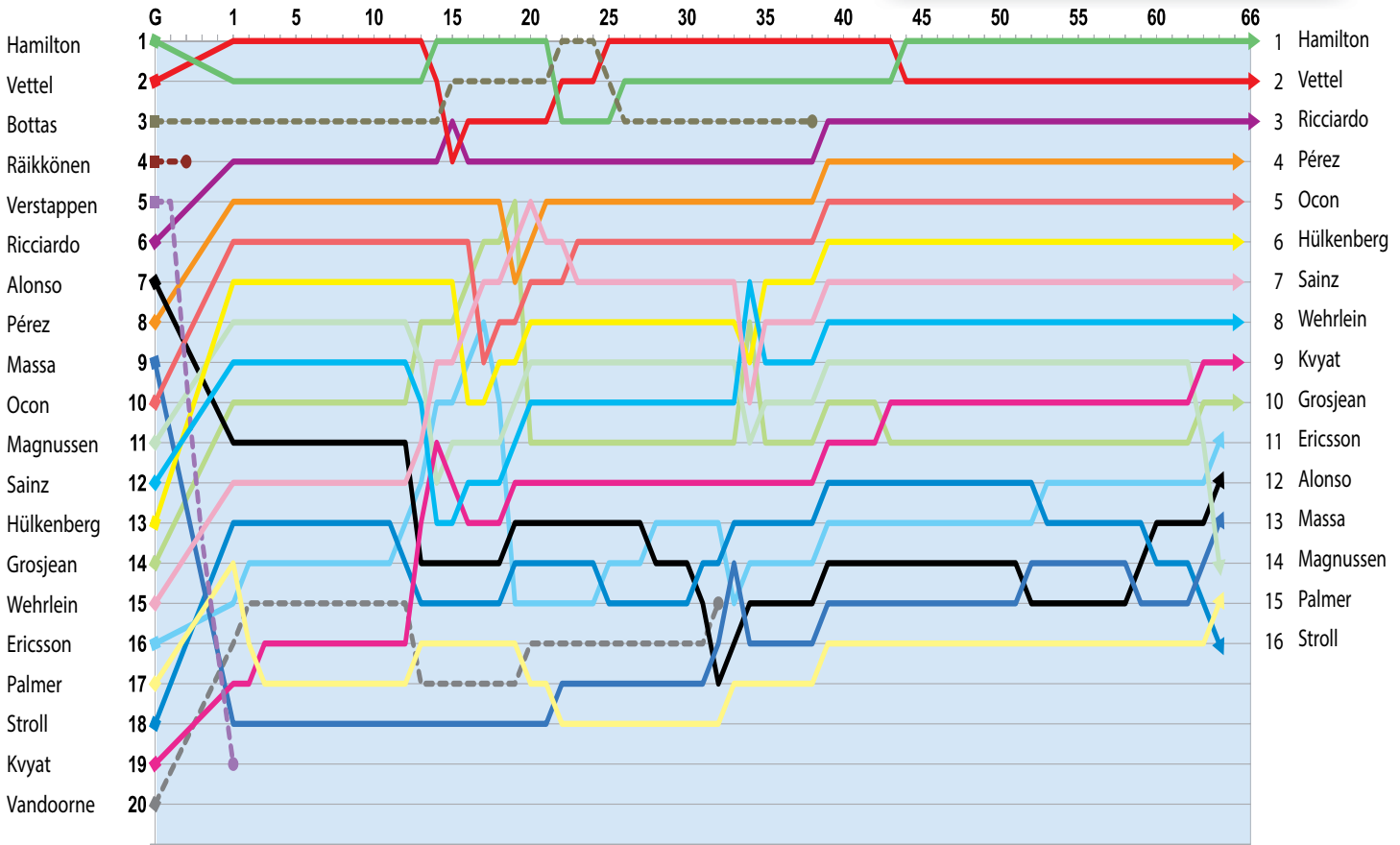
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

SPAGNA | 5ª gara del mondiale F1 | 14 maggio 2017 | Catalunya (4,655 km)
 | Distanza: 307,104 km | Giri: 66 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



**VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE
 250 METRI PRIMA DELLA CURVA 1**

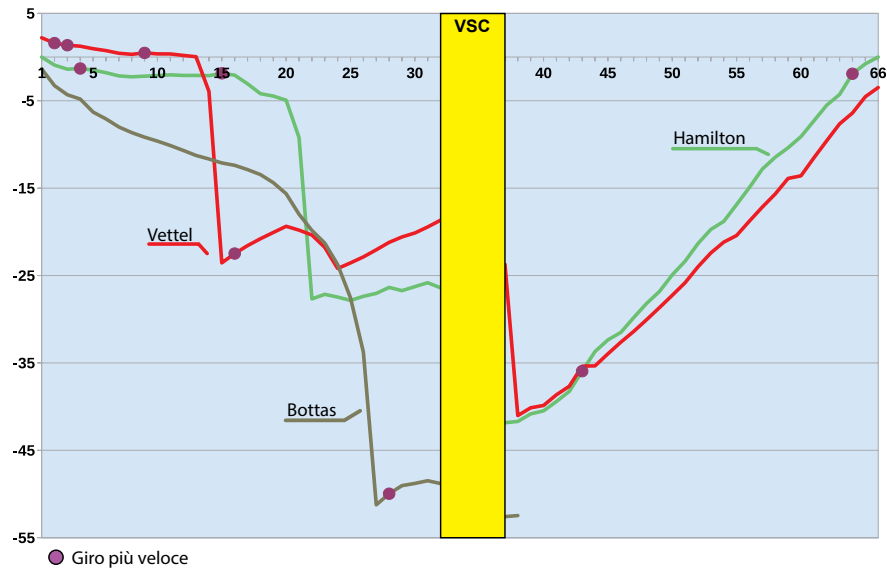
QUALIFICAZIONI

Vettel	326.5
Ocon	325.7
Raikkonen	325.2
Massa	325.0
Magnussen	323.4
Stroll	323.4
Ricciardo	323.0
Pérez	322.8
Hamilton	322.7
Verstappen	322.2
Bottas	321.4
Grosjean	320.4
Hülkenberg	319.0
Sainz	318.4
Wehrlein	318.4
Ericsson	316.9
Palmer	316.2
Kvyat	315.3
Alonso	314.1
Vandoorne	310.2

GRAN PREMIO

Massa	339.6
Grosjean	338.9
Hamilton	338.4
Stroll	335.0
Vettel	334.9
Kvyat	334.7
Ericsson	334.1
Magnussen	334.0
Alonso	332.6
Ocon	331.4
Sainz	331.2
Palmer	330.5
Ricciardo	329.0
Vandoorne	327.4
Pérez	326.7
Bottas	322.8
Wehrlein	314.9
Hülkenberg	311.8
Verstappen	295.7
Raikkonen	274.5

I DISTACCHI



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

GP SPAGNA

IL TABELLONE



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+) 1'19"149 media 211,727 km/h

Primo precedente:

R. Barrichello (Brawn GP BGP001/Mercedes) 1'19"954 media 209,595 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO. K. Raikkonen (Ferrari F2008, 2008) 1'21"670 media 205,191 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO. L. Hamilton (Mercedes F1 W05 Hybrid, 2014) 1h31'50"744 media 202,346 km/h

NOTE

(*) Penalità di 5" per essere rientrato in pista irregolarmente.

(b) Penalità di 10 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntive della Power Unit.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 12 MAGGIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Hamilton	1'21"521	1'20"802
2° Bottas	1'21"550	1'20"892
3° Raikkonen	1'22"456	1'21"112
4° Vettel	1'22"600	1'21"220
5° Verstappen	1'22"706	1'21"438
6° Ricciardo	1'23"084	1'21"585
7° Hülkenberg	1'23"993	1'21"687
8° Palmer	s.t.	1'21"992
9° Massa	1'24"618	1'22"015
10° Sainz	1'24"004	1'22"265
11° Grosjean	1'23"758	1'22"371
12° Ocon	1'24"324	1'22"520
13° Vandoorne	1'24"400	1'22"693
14° Pérez	1'24"188	1'22"722
15° Magnussen	1'23"670	1'23"007
16° Ericsson	1'24"966	1'23"082
17° Stroll	1'25"919	1'23"221
18° Kvyat	1'24"642	1'23"236
19° Wehrlein	1'25"182	1'23"599
20° Alonso	s.t.	1'24"077
21° Sirotkin	1'26"293	s.t.

SABATO 13 MAGGIO

	3ª SESSIONE
1° Raikkonen	1'20"214
2° Vettel	1'20"456
3° Hamilton	1'20"595
4° Bottas	1'20"868
5° Verstappen	1'21"025
6° Ricciardo	1'21"249
7° Hülkenberg	1'21"670
8° Massa	1'21"746
9° Sainz	1'21"835
10° Alonso	1'22"093
11° Grosjean	1'22"128
12° Magnussen	1'22"214
13° Pérez	1'22"237
14° Ocon	1'22"297
15° Kvyat	1'22"391
16° Ericsson	1'22"513
17° Stroll	1'22"574
18° Palmer	1'22"755
19° Vandoorne	1'22"853
20° Wehrlein	1'22"974

POLE POSITION

SABATO 13 MAGGIO			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'20"511	1'20"210	1'19"149	21"730	29"537	27"647	
2° Vettel	Ferrari SF70H	1'20"939	1'20"295	1'19"200	21"626	29"440	28"106	
3° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'20"991	1'20"300	1'19"373	21"752	29"543	27"912	
4° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'20"742	1'20"621	1'19"439	21"616	29"657	28"055	
5° Verstappen	Red Bull RB13	1'21"430	1'20"722	1'19"706	21"879	29"862	27"965	
6° Ricciardo	Red Bull RB13	1'21"704	1'20"855	1'20"175	21"874	29"960	28"283	
7° Alonso	McLaren MCL32	1'22"015	1'21"251	1'21"048	22"300	30"295	28"444	
8° Pérez	Force India VJM10	1'21"998	1'21"239	1'21"070	22"101	30"521	28"387	
9° Massa	Williams FW40	1'22"138	1'21"222	1'21"232	22"041	30"504	28"635	
10° Ocon	Force India VJM10	1'21"901	1'21"148	1'21"272	22"040	30"507	28"464	
11° Magnussen	Haas VF-17	1'21"945	1'21"329		22"123	30"380	28"703	
12° Sainz	Toro Rosso STR12	1'21"941	1'21"371		22"243	30"398	28"695	
13° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'22"091	1'21"397		22"264	30"513	28"620	
14° Grosjean	Haas VF-17	1'21"822	1'21"517		22"123	30"475	28"732	
15° Wehrlein	Sauber C36	1'22"327	1'21"803		22"330	30"697	28"710	
16° Ericsson	Sauber C36	1'22"332			22"510	30"839	28"866	
17° Palmer	Renault R.S.17	1'22"401			22"486	30"860	29"055	
18° Stroll	Williams FW40	1'22"411			22"394	31"051	28"966	
19° Vandoorne	McLaren MCL32	1'22"532			22"714	30"791	28"944	
20° Kvyat	Toro Rosso STR12	1'22"746			22"668	30"787	29"186	

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'19"149	5 Vettel Ferrari 1'19"200
2ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'19"373	7 Raikkonen Ferrari 1'19"439
3ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'19"706	3 Ricciardo Red Bull 1'20"175
4ª FILA	14 Alonso McLaren 1'21"048	11 Perez Force India 1'21"070
5ª FILA	19 Massa Williams 1'21"232	31 Ocon Force India 1'21"272
6ª FILA	20 Magnussen Haas 1'21"329	55 Sainz Toro Rosso 1'21"371
7ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'21"397	8 Grosjean Haas 1'21"517
8ª FILA	94 Wehrlein Sauber 1'21"803	9 Ericsson Sauber 1'22"332
9ª FILA	30 Palmer Renault 1'22"401	18 Stroll Williams 1'22"411
10ª FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'22"746	2 Vandoorne (b) McLaren 1'22"532

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)
 Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G. BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11	
1°	S. Vettel	104	25	18	25	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	L. Hamilton	98	18	25	18	12	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	V. Bottas	63	15	8	15	25	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	K. Raikkonen	49	12	10	12	15	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	D. Ricciardo	37	(m.)	12	10	(m.)	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	M. Verstappen	35	10	15	(m.)	10	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	S. Pérez	34	6	2	6	8	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	E. Ocon	19	1	1	1	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	F. Massa	18	8	(14°)	8	2	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	C. Sainz	17	4	6	(i.)	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11°	N. Hülkenberg	14	(11°)	(12°)	2	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12°	R. Grosjean	5	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13°	P. Wehrlein	4	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14°	K. Magnussen	4	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15°	D. Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16°	M. Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17°	L. Stroll	0	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18°	F. Alonso	0	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19°	A. Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20°	J. Palmer	0	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	S. Vandoorne	0	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	161	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	Ferrari	153	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	Red Bull	72	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	Force India	53	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	Toro Rosso	21	2/4	0/6	-	0/1	2/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	Williams	18	0/8	-	0/8	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Renault	14	-	-	2/0	4/0	8/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Haas	9	-	0/4	4/0	-	1/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	Sauber	4	-	-	-	-	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	McLaren	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBIO GOMME

VANDOORNE			
M	S		
RICCIARDO			
S	M	S	
VETTEL			
S	S	M	
RAIKKONEN			
S			
GROSJEAN			
S	S	M	
ERICSSON			
S	S	M	
PÉREZ			
S	S	M	
ALONSO			
S	S	M	S
STROLL			
S	S	M	
MASSA			
S	S	S	M
MAGNUSSEN			
S	S	M	S
KVYAT			
M	S	S	
HÜLKENBERG			
S	S	M	
PALMER			
M	S	S	S
OCON			
S	S	M	
VERSTAPPEN			
S			
HAMILTON			
S	M	S	
SAINZ			
S	S	M	
BOTTAS			
S	M		
WEHRLEIN			
S	M		

GIRI IN TESTA

Vettel	1°-13°
Hamilton	14°-21°
Bottas	22°-24°
Vettel	25°-43°
Hamilton	44°-66°



fotografie COLOMBO



di Mario Donnini

IMOLA - Storie. Sensazioni. Emozioni profonde. In un mondo delle corse che vede il vero appassionato di fatto alieno ai paddock della F.1, da secoli diventati più blindati e imperforabili di Fort Knox. Alla seconda edizione, l'Historic Minardi Day assurge a categoria nuova e accogliente paradiso rombante pret a porter, non essendo più solo simpatica occasione d'incontro alla ricerca di calore e nostalgia, ma qualcosa d'assai diverso. Ecco, provando a suddividere la realtà nelle varie e cangianti sfaccettature, esclusi i Gp, in giro i race fans duri e puri possono godere di vari derivati e succedanei, che, come spesso accade, presentano perfino più sapore e appeal della materia nobile di cui si fanno supplenti.

Volendo sintetizzare, il panorama offre il Gp storico che si disputa da vent'anni a Montecarlo - due settimane prima della gara iridata di F.1 -, a cadenza biennale, con una stupenda retrospettiva in chiave rigorosamente agonistica dei Grand Prix che furono e categorie che partono dall'anteguerra sino alla fine degli Anni '70. E in Gran Bretagna continuano alla grande il Festival of Speed, in giugno, e il Revival, in settembre, entrambi a Goodwood: aperto e ecumenico il primo, quanto esclusivo, raffinato e in abiti d'antan il secondo.

L'unicità dell'Historic Minardi Day

Poi, da due edizioni, brilla l'Historic Minardi Day, a Imola. Qualcosa di diverso, originale e unico. Primo, perché nato spontaneamente con lo spirito umanissimo e tranquillo della rimpatriata attorno a un nome, un marchio, un'idea e una tenace passione di famiglia. Quella di Gian Carlo Minardi e dei suoi boys, per 20 anni in F.1, dal 1985 al 2005. Con una capace dignità talmente apprezzata e indimenticata, da dispensare agli appassionati il gusto della riscoperta seriale. In un'occasione d'incontro con uomini, campioni e macchine che hanno segnato un'epoca, quella della F.1 ancora dal volto umano, povera di cavilli ma ricca di cavalli e cavallone - perdonerete la bottarella parasessista, eh -, guarnita di umanità, spirito giocoso e fonte di piccoli grandi aneddoti, belli e indimenticabili quanto la vittoria di una grande Casa.

Il gusto del paradiso perduto

È questo il senso di tutto. Sta qui il paradise lost che attira magneticamente vecchi e giovani, gruppi e famiglie alla ricerca d'una mistura ammalianti fatta di dialoghi, odor di benzina, Castrol, rombi ruggenti, bolidi riamati, campioni ritrovati e, finalmente, di serena, non avida e carina accoglienza al paddock, ai box e in pit-lane.

Col gusto dell'affabulazione, proprio come a Goodwood, laddove i campioni vanno in mezzo alla gente che fa capannello raccontando le loro affascinanti storie, firmando autografi e dispensando selfie, mentre il Santerno scorre pigramente, a incorniciare una storia ricca di momenti indimenticabili.



Le storie storiche del Minardi

VIAGGIO TRA RETROSCENA E SPUNTI OFFERTI DALLA DUE GIORNI IMOLESE EVENTO CHE, MALGRADO LA PIOGGIA, HA CALAMITATO PUBBLICO OFFRENDO IL PURO PIACERE DI UN PADDOCK RICCO DI CAVALLI VAPORE E DI RAZZA



SABATO E DOMENICA 6 E 7 MAGGIO A IMOLA GIAN CARLO MINARDI HA OFFERTO UN ALTRO STUPENDO SHOW, PROPONENDO PER LA SECONDA VOLTA L'EVENTO DEDICATO ALLA SUA BELLA AVVENTURA NELLE CORSE. CON TANTE MACCHINE E CAMPIONI CHE HANNO INCANTATO OLTRE 5000 APPASSIONATI, PERMETTENDOGLI DI GODERE DA VICINO UN AUTOMOBILISMO VERACE E DAL VOLTO UMANISSIMO



upende ardi Day



**UNO SPETTACOLO
ENTUSIASMANTE**
Minardi deb sulla
192-Lambo. Eccolo con
Martini e mentre taglia
il traguardo, a sinistra,
poi portato in trionfo.
Sopra, foto di famiglia
con selfie di Mazzacane





NANNI GALLI SU TECNO E CASTELLANO CI RIPROVA

Sopra, Nanni Galli al volante della Tecno del 1972 e, a destra, il dottor Joe Castellano. Il chirurgo ha mostrato tempra forte e tanto coraggio, tornando in pista a Imola per due turni con una Ralt Rt1 di F.3

Il gran ritorno del dottor Castellano

E poi, poco più in là, il commovente sforzo del dottor Joe Castellano, chirurgo italo-americano ultrasettantenne, da tempo gravemente malato, che ha ritrovato la forza e la forma di scendere in pista, perché l'amico svizzero Jack Talleri gli ha prestato per due turni la sua Ralt Rt1 F.3 nei colori Gulf. A inizio Anni '80 Castellano, oltre che nella F.1 inglese, corse nel Mondiale Marche sulla Beta Montecarlo della Sivama, sfiorando un risultato a sensazione, a ridosso del podio, alla 1000 Km del Nurburgring 1982 sulla leggendaria Nordschleife, prima di una sbavatura che lo privò del risultato facendo imbufalire il coequipier Gianni Giudici. È stato bello rivedere anche Gianni in pit-lane a Imola, mentre l'inaffondabile Castellano prendeva la pista, dando gas per fermare il tempo e dimostrare la grinta dei bei giorni.

Quella Arrows da legal thriller

Tra le vetture più belle del paddock, la Arrows A1 in gara nel biennio 1978-1979 stupendamente restaurata nei colori Warsteiner. A guidarla, il monegasco Fred Lajoux, il cui lavoro nella vita di tutti i giorni è gestire un'agenzia che affitta terrazze per eventi a Montecarlo, Gp compreso. Il sogno di Lajoux è condurre una F.1 nella corsa di casa sua, così a 55 anni s'è industriato accumulando esperienza e aggiudicandosi il campionato storico francese di F.3, facendo restaurare la monoposto da Grand Prix che ha scelto per coronare il sublime desiderio.

E attenzione, perché il prossimo anno ciò avverrà in occasione del quarantesimo genetliaco della vettura. L'unica in tutta la storia della F.1 a scaturire da due processi penali. Perché è una belva progettata da Tony Southgate dopo il legal thriller che vide condannata la stessa Arrows per plagio nei confronti della Shadow, quindi costretta a abbandonare l'incriminata Fa1, che aveva debuttato in Brasile 1978, per dar vita in fretta e furia e di ripiego alla A1 mk2. Questo è appunto il telaio numero 3, in gara con Riccardo Patrese a Monza nel 1978, quando l'italiano venne ingiustamente incolpato e infine assolto dopo lungo e complesso processo - per l'incidente che costò poi la vita a Ronnie Peterson, oltre a mandare in coma Vittorio Brambilla.



QUELLA ARROWS RICCA DI STORIA

Sopra, la Arrows A1 mk2 telaio numero 3 che fu portata in gara da Patrese a Monza 1978. Sotto, Alex Caffi, ex valente pilota di F.1 e grande appassionato di vetture storiche

cabili, di pomeriggi infuocati che meriterebbero di ritornare, insieme alla F.1 in quel di Imola.

Viaggio dentro i segreti del paddock imolese

E allora andiamoci, dentro le storie del paddock imolese che hanno animato sabato e domenica 6 e 7 maggio, scaldando un ambiente solo apparentemente umido e piovoso. Per scoprire cose stupende scavando, per esempio, dentro il gran traguardo tagliato da patron Gian Carlo Minardi, che a quasi 70 anni, come noto, domenica mattina ha percorso - dopo mezzo secolo d'attività dal muretto - il primo giro della sua vita al volante di una F.1.

Ebbene, il retroscena che alligna dietro le quinte dell'impresa forse è ancor più bello e prezioso dell'impresa stessa. Perché la Minardi 192-Lamborghini con la quale doveva girare Gian Carlo aveva rotto il pignoncino del motore d'avviamento e a un certo punto accendere quella monoposto e girarci sembrava una mission impossibile. Fino a che è arrivato un gancio dal cielo, coi ragazzi di Toro Rosso che hanno sistemato la faccenda.

In poche parole, un gesto simpatico e ricco di simbolismi importanti: un momento intenso della storia Minardi reso possibile, in rispetto del passato, da coloro che rappresentano il futuro e la continuazione della vicenda agonistica della factory.



L'incredibile storia di Massimo Pollini

Massimo Pollini gira per il paddock imolese a suo agio come Crocodile Dundee in terre selvagge, da tecnico valentissimo che da una vita è nelle corse, tra F.3 e formula cadetta. Con una passionaccia per la F.1 vintage, della quale è divenuto restauratore sopraffino oltre che titolare della Protech, con sede a Calbiate, in provincia di Como. Dove avvengono meraviglie di ripristino, dopo ritrovamenti così inattesi e entusiasmati da sembrare cacce al tesoro. Non ci credete? E allora gustatevelo: «Tre mesi fa in un capannone agricolo della pianura padana ho riscoperto un'Arrows A3 del 1980 che ha una storia incredibile. Nel 1981 era stata ceduta come showcar dal patron del team Jackie Oliver allo sponsor Ragno, priva di motore e cambio. Poi, nel 1986, quando la famiglia Giacobazzi vendette la Ragno al Gruppo Marazzi, la monoposto finì nelle mani del commercialista di fiducia, che, non sapendo



GIOCA IL TUO CODICE CON PREMI DA GOL!

IN PALIO UN VIAGGIO ALLE MALDIVE
E FINO A 500.000€ DI BUONI CARBURANTE.

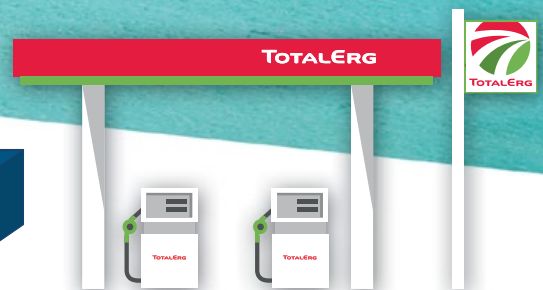


Palm Beach Resort & spa
Maldives

PARTECIPA AL CONCORSO TOTALERG E VINCI PREMI DA GOL.

DAL 20 FEBBRAIO GRATTA LA CARTOLINA CHE TROVI OGNI LUNEDÌ
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO E TUTTOSPORT, O GIOCA
IL CODICE CHE OTTieni FACENDO RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€
CON CARTA FEDELTA' BOX PIU' TOTALERG.

IN PALIO 500.000€ IN BUONI CARBURANTE E UN SOGGIORNO
ALLE MALDIVE DI UNA SETTIMANA PER DUE PERSONE PRESSO
IL PALM BEACH RESORT.





cosa farsene, la lasciò in un capannone. Ecco, dopo il ritrovamento è partito il restauro del telaio numero 4, che verrà riportata alla livrea Warsteiner del 1980, quando a guidarla era Jochen Mass. E in officina ho pure la Theodore Tr1 con cui Cheever provò a debuttare in F.1 a inizio 1978, portata in Italia dal compianto Cesare Gariboldi e reduce da un incendio che l'aveva quasi distrutta. L'abbiamo recuperata presso Brescia e tornerà nuova. La sto curando insieme a una Fittipaldi F8. Pensa che la Wolf Wr7 che gira per il Minardi Day è di proprietà di un austriaco, Rudi Raml, al quale ho chiesto aiuto per la documentazione della F8. Lui non solo me l'ha fornito, ma mi ha invitato a casa sua, aspettandomi con due birre in mano. Tutto ciò per dire che la microciviltà che sta sullo sfondo del Minardi Day è un mondo bellissimo, di certo meno estremo delle ma-



nifestazioni di Goodwood e Montecarlo, ma ricco di storie, passione e gusto per un automobilismo vere e rimpianto» - conclude Massimo Pollini.

Box da antologia

Solo a dare un'occhiata poco più che attenta, il box di Imola nel fine settimana Minardi diviene miniera d'aneddoti e personaggi ritrovati.

Pollini negli Anni '80 aveva lavorato alla First Racing di Lamberto Leoni e ecco arrivare lo stesso Lamberto, ex pilota di F.1 alla Ensign a inizio 1978, per una rimpatriata a sorpresa, mentre alcuni ragazzi guardano incuriositi la pittoresca livrea Penthouse-Rizla della Hesketh 308 E ex Rupert Keegan anno 1977, di proprietà dell'ex pilota di F.2 Cosimo Turizio.

In un angolo Emanuele Pirro parla con Graham e Paul North, collezionisti che gli hanno messo a disposizione una Minardi 189 per il suo debutto con le monoposto faentine: «Questo dei bolidi d'epoca è un mondo affascinante - spiega Emanuele - e comunque bisogna fare attenzione a guidare roba ben conservata. In questo caso dormo tra due guanciali, tanto la qualità è alta».

Piero Martini ha la sua Minardi personale

Addirittura Piero Martini, stupendo simbolo della F.1 made in Faenza, gira con la Minardi di cui è proprietario personale, mentre Alex Caffi approfitta della disponibilità dell'amico Franco Meiners, in pista con la leggendaria Ferrari Spazzaneve - autografata da Mauro Forghieri in persona -, che gli mette a disposizione la vera e definitiva 312 B3 portata al 2° posto nel mondiale 1974 dal grande Clay Regazzoni.

Intanto in pit-lane giganteggia con le sue Minardi più recenti il collezionista olandese Frits Van Eerd, lo stesso che ha prestato la 192-Lambo a Minardi per il giro della vita.

Vicende indimenticabili

Sono queste le strane e meravigliose storie del paddock imolese, durante il Minardi Day.

Compresa quella del valente collezionista di F.1 - che per correttezza è giusto far restare anonimo -, il quale anni fa fu costretto a vendere uno dei suoi gioielli, col cuore sanguinante perché aveva esigenza di contanti, riservandosi tuttavia la prelazione sul compratore, in caso di successivo e salutare ritorno degli sghei.

Cosa puntualmente verificatasi, col rientro all'ovile della creatura, tornata a ruggire nelle mani dell'antico padrone, pilota di F.1 per una domenica e uomo felice tanto quanto cinquemila paia d'occhi di contemplarlo in pista, durante questo piovoso, intenso e comunque indimenticabile Historic Minardi Day. ●



ALL'HISTORIC MINARDI DAY IN PISTA C'ERANO PURE I PROTOTIPI

In alto a destra, Massimo Pollini. Sopra, barchette Ams e Alfa Romeo in pista e, al centro, un'European Minardi dell'era Stoddart davanti a un'Osella-Alfa Romeo del 1983. Sotto, Alex Caffi si diverte con la Ferrari 312 B3 del 1974 ex Regazzoni e una Chevron prototipo ai box



TOTALERG

Presenta:

IN VIAGGIO PER LA SCUOLA



Non mancare all'appello!

In viaggio per la scuola è la nuova iniziativa di TotalErg, dedicata ai possessori di carta fedeltà Box Più. Grazie ai punti scuola raccolti ad ogni rifornimento potrai decidere a quale scuola far avere gratuitamente materiali didattici, ludici ed informatici selezionati in un catalogo dedicato. Scegli l'Istituto che vuoi sostenere e...passa parola...più siamo e più possibilità diamo alle scuole di ottenere materiali utili per la loro attività quotidiana. Per maggiori informazioni e modalità di partecipazione chiedi al tuo gestore TotalErg o consulta il regolamento completo sul sito www.totalerg.it.

Box Più® è la nuova operazione a premi di TotalErg, valida dal 01/05/2017 al 30/04/2018 nei punti vendita che espongono il relativo materiale pubblicitario. Consulta il regolamento completo sul sito www.totalerg.it.



Leclerc che zampata

CHARLES CONQUISTA GARA-1 E IN VISTA DELLA SFIDA NELLA SUA MONTECARLO ARRIVA DA SUPER-LEADER

di **Alessandro Gargantini**

MONTMELÒ - Charles Leclerc, sempre lui. L'avevamo lasciato, ricoperto di lodi, sul gradino più alto del podio di Sakhir. E sempre lì lo ritroviamo, in un altro continente, su un altro circuito, al termine di un copione completamente diverso. Aveva strabiliato in Bahrain, con una pole calata come un asso, giocando d'anticipo i suoi rivali, e con una rincorsa pazzesca fino alla vittoria nella Sprint Race, dopo aver azzardato un rischiosissimo cambio gomme trattandosi della corsa breve. Ed eccolo, puntualissimo, nuovamente al vertice a Barcellona, dove il 19enne della Fda ha esibito un pezzo diverso del suo repertorio. Stavolta Leclerc ha colpito in qualifica con un giro perfetto all'ultimo secondo, con un solo push a disposizione. Alla prima posizione in griglia ha fatto seguito una vittoria da veterano nella Feature Race, grazie ad una gestione accuratissima delle gomme che nemmeno uno smalziato Luca Ghiotto è riuscito a fronteggiare. E ora ha fatto vedere tutto, e il contrario di tutto, è difficile immaginare cosa il talentuoso ragazzo del Principato preparerà sulle vie della sua Monaco tra due settimane! Leclerc si presenterà con addirittura 26 lunghezze di vantaggio in graduatoria sul sempre tenace Oliver Rowland, che in terra catalana si è ben difeso con una piazza d'onore e un terzo posto. Tornando all'esito delle due manche, nella prima Charles Leclerc ha preceduto Luca Ghiotto e Oliver Rowland, che si sono ripresentati sul podio esattamente nello stesso ordine della precedente corsa in Bahrain.

Il britannico è stato penalizzato dall'ingresso della safety car quando non aveva ancora cambiato le gomme, circostanza che ha dato un concreto vantaggio ai piloti che avevano già fatto il pit-stop.

Per lo stesso motivo ha perso il treno con i primissimi Alex Albon, che stava disputando una gran gara. Nella seconda frazione uno svarione sul finale di Nicholas Latifi, finito lungo nella sabbia, ha spalancato le porte alla vittoria di Nobuharu Matsushita, che ha preceduto Rowland e lo stesso Latifi. Fine settimana da dimenticare Antonio Fuoco. Rallentato da un guaio tecnico nelle libere e 8° in qualifica, il pilota della Prema Racing nella Feature Race è stato coinvolto in due contatti, rispettivamente con Markelov e Merhi, rimediando una penalizzazione di dieci secondi e l'ala an-



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. Ghiotto; 3. Rowland. Gara-2: 1. Matsushita; 2. Rowland; 3. Latifi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

teriore da cambiare. Si spiega così il suo 13° posto in classifica. Nella Sprint Race una collisione con Nyck de Vries l'ha spedito nella sabbia delle vie di fuga già nel corso del primo giro. Il forte pilota di Cosenza ha comunque tutte le carte in regola per risollevarsi e ripetere una stagione alla Giovanazzi, esploso al terzo atto stagionale dopo un esordio sfortunato. Per quel che concerne il Team Rapax, Nyck de Vries ha confermato il suo valore con il 3° tempo in qualifica e ha chiuso 10° nella Feature Race. Per il suo compagno di squadra Johnny Cecotto, da segnalare la decima posizione in gara-2. Nel Team Trident, convincente il recupero di Sergio Canamasas davanti al pubblico di casa: afflitto da un problema elettrico nella Feature Race, ha sfiorato la top ten con un bel recupero il giorno successivo. ●



L'ITALIANO 2° NELLA FEATURE RACE

Ghiotto gara-1 d'assalto

Un esordio mostruoso come quello di Leclerc lascia un profondo segno. E non stiamo parlando soltanto della graduatoria di campionato, dove un inatteso e profondo solco separa il monegasco dai suoi inseguitori. Sì, perché uno strappo così toglie e il fiato e rischia di fiaccare le energie anche ai suoi rivali più quotati. Tra i più determinati a non farsi scappare la lepre monegasca c'è senza dubbio il nostro Luca Ghiotto. Beffato nella Sprint Race di Sakhir all'ultimo giro da pilota della Prema, il pilota della Russian Time ha provato a pareggiare il conto nella Feature Race di Barcellona. «Sì, nelle prime fasi di gara ho attaccato Charles, ma ho anche rischiato di danneggiare le gomme con un bloccaggio – ha spiegato il pilota di Arzignano – Ho perso troppo tempo con Boschung e dopo il cambio gomme il mio ritmo non è stato subito rapidissimo. Avendo gestito bene il degrado termico, negli ultimi giri sono tornato sotto Leclerc, ma non c'è stato abbastanza tempo per riprenderlo». Ghiotto ha tenuto tutti col fiato sospeso nella corsa della domenica, quando il suo muretto box lo aveva richiamato nella corsia box a causa di un evidente problema alla pressione degli pneumatici. Ma il pilota italiano ha tenuto duro, riuscendo a terminare la manche e ad artigliare un settimo posto che potrebbe rivelarsi molto prezioso in ottica campionato.



FUOCO: WEEK END DA DIMENTICARE

Il talento 19enne della Ferrari Driver Academy, Charles Leclerc ha ottenuto un'altra vittoria nella F2, vincendo gara-1 davanti a Luca Ghiotto, sopra a destra in azione, e ora ha 26 lunghezze dal primo dei suoi inseguitori Rowland. A sinistra Matsushita festeggia la vittoria nella seconda gara. Sotto, week end da dimenticare per Antonio Fuoco



Buemi senza limiti

PASSA DA UNA CATEGORIA ALL'ALTRA VINCENDO OVUNQUE: SEBASTIEN HA FATTO IL VUOTO ANCHE SULLE STRADE DEL PRINCIPATO. ECCO COME

di **Fulvio Cavicchi**

La terza stagione della Formula E torna a suonare la marcia trionfale Renault. Se la tappa messicana pareva aver riaperto la sfida per la corona, lasciando sperare una lotta appassionante fino alla fine, l'arrivo in Europa pare aver mostrato che quanto visto a Città del Messico in realtà è stato solo un episodio. Dopo una pole position (incredibilmente solo la prima, quest'anno) ottenuta con sicurezza, Sébastien Buemi si è preso il successo anche nel Principato, guidando la gara dallo spegnimento del semaforo fino alla bandiera a scacchi. Una vittoria, la quarta su cinque gare, che arriva ad appena una settimana di distanza dal primo posto a Spa-Francorchamps, nel Mondiale Endurance. Secondo successo su due gare in quel campionato. Decisamente avere lo svizzero in squadra è al momento una vera e propria sicurezza!

Ancora di più ha colpito il suo "colpo di reni" quando Lucas di Grassi si è rifatto sotto a quattro giri dal termine. In poche curve Buemi si è ripreso senza fatica il vantaggio minimo per arrivare senza particolari patemi alla vittoria. Segno che la Z.E. 16 della e.dams ha ancora quel passo in più che il Team Abt non riesce ad annullare.

Pilota vecchio fa buon brodo

I primi quattro all'arrivo partecipano a questo campionato sin dalla gara di Pechino del 13 settembre 2014, vinta da Lucas di Grassi grazie al contatto all'ultima curva tra Nick Heidfeld e Nicolas Prost. Lo stesso lo si nota andando a guardare i primi sei in classifica. Evidentemente essere veloci e conservare la batteria non è così facilmente apprendibile. Questo rivaluta ancora più positivamente le prestazioni dello svedese Felix Rosenqvist, arrivato in questa stagione e capace di salire sul podio a Marrakech, autore del giro più veloce ad Hong Kong e Buenos Aires e settimo in campionato.

Salto avanti Mahindra

Il podio di Nick Heidfeld (nonostante l'ottava posizione di partenza) ed il sesto posto di Rosenqvist hanno consentito alla Casa indiana di diventare la prima inseguitrice del binomio Renault-Audi. Ed i punti presi anche nella sua seconda gara in Formula E da Esteban Gutiérrez hanno consentito alla



SEB VITTORIA E PRIMA POLE 2017

Sopra, Heidfeld salito sul terzo gradino del podio. In alto, Buemi autentico dominatore della serie: lo svizzero ex F.1 ha colto a Montecarlo la quarta vittoria su 5 gare disputate conquistando anche la prima pole stagionale

Techeetah-Renault, nonostante il ritiro di Jean-Éric Vergne, di salire in quarta posizione. Invece il doppio ritiro di José María López e Sam Bird (autore comunque del giro più veloce in gara) fanno crollare la Ds Virgin Racing appena al quinto posto. Ma parliamo comunque di 152 punti per la Renault, 115 per Audi ed appena 60 Mahindra. Segno che i francesi sono ormai nettamente prima forza.

Brilla in casa la Venturi

Il ritorno a Montecarlo ha fatto bene all'azienda di Gildo Pallaanca Pastor, il miliardario monegasco che nel 2000 acquisì la Casa e decise di specializzarla nelle vetture elettriche. Il quinto posto di Maro Engel è ampiamente il miglior risultato di Stagione 3, visto che fino ad ora la Venturi era andata a punti solo ad Hong Kong. Difatti è ultima in classifica Costruttori, ma ora è tornata sotto a Jaguar, Andret-



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Buemi; 2. Di Grassi; 3. Heidfeld; 4. Piquet jr.; 5. Engel; 6. Rosenqvist.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Adesso arriva il tempo di scegliere

PER LA PRIMA VOLTA SI AVRANNO SOVRAPPOSIZIONI TRA LE FE E ALTRE SERIE: PER MOLTI È ARRIVATO IL MOMENTO DI DECIDERE

Per la prima volta si avranno sovrapposizioni con altre serie, che costringeranno i piloti a fare delle scelte. Il primo caso lo si aveva avuto in Messico, negli stessi giorni del Prologo del Wec di Monza, che ha costretto diversi piloti a rinunciare ad un giorno di test e volare nella notte per atterrare appena un paio d'ore prima dell'inizio delle prove libere. Prossima settimana invece saranno i piloti Dtm ad avere problemi, con Loïc Duval e Maro Engel che salteranno Parigi, sostituiti rispettivamente da Mike Conway e Tom Dillmann. Anche Bruxelles si sarebbe sovrapposta col turismo tedesco, prima di essere cancellata per problemi organizzativi. Ultimo intoppo lo si avrà a New York, nello stesso weekend della 6 Ore del Nürburgring del Mondiale Endurance. Quindi è certa l'assenza del pilota Ferrari in Gt, Sam Bird, e dei due rappresentati Toyota José María López e... Sébastien Buemi! «All'inizio della stagione ci siamo seduti al tavolo e fissato delle priorità. Quest'anno è il Wec a rappresentare l'impegno maggiore, per cui correrò in Germania», ha spiegato il leader del mondiale. Ma non è detta l'ultima parola: «Tutti conoscono l'importanza della 24 Ore di Le Mans, non a caso ci sono in gioco il doppio dei punti per il vincitore. Dovessimo trionfare in Francia, allora i piani potrebbero subire una mutazione e potrei anche presentarmi al via a New York. Tuttavia nulla è sicuro e scontato». ●

DI GRASSI CHIUDE SECONDO

Sotto, Di Grassi, giunto al 2° posto. A fianco Todt con alcuni dei protagonisti del campionato. In basso, la bellissima Naomi Campbell



ti e Faraday Future, visto che sono tutte e quattro racchiuse in appena sei punti.

Difficoltà con la batteria

La Formula E cresce ogni stagione, lasciando sempre più spazio di intervento ai team. Questa terza stagione ha visto non un incremento di potenza (avuto in Stagione 2), bensì l'aumento di capacità di recupero della batteria. Per questo è stata aumentata la durata della gara. Il Principato di Monaco ha visto il giro più veloce di giornata scendere a 52"729, contro il 53"478 di due anni fa, e la gara allungata di quattro giri. A differenza delle altre tappe, però, le vetture hanno fatto più fatica a raggiungere il traguardo, nonostante l'intervento della Safety Car a metà. Praticamente tutti sono passati sotto la bandiera a scacchi con solo l'1 o 2% di batteria rimanente. ●



A tutto Power

CON UNA PRESTAZIONE STRAORDINARIA WILL DOMINA SULLO STRADALE DI INDIANAPOLIS. SUL PODIO SALGONO ANCHE DIXON E HUNTER-REAY



Will Power resterà negli annali dell'IndyCar come uno dei piloti più complessi nella storia della serie. Autore di grandi errori ma anche di prove straordinarie, l'australiano si era schierato alla via della stagione con l'intento di essere meno ansioso e rispondere meglio ai vari eventi negativi tipici delle gare. Ad aiutarlo, la nascita del figlio Beau, in grado di dare più stabilità emotiva. E dev'esserne voluta di stabilità per affrontare senza colpoferire i problemi di inizio 2017. Dalla sfortuna strategica di St. Petersburg, trasformatasi poi in un ko tecnico, al contatto di Long Beach con Kimball fino alla foratura di Barber, con la leadership saldamente in mano ed un successo quasi in tasca. Al Grand Prix di Indy, tappa sulla configurazione stradale dell'Indianapolis Motor Speedway che anticipa la 500 Miglia di fine mese, si è tornati a vedere un Power formato gigante, in grado di sconfiggere tutto e tutti. Rivali, fortuna, strategia. Dopo aver comandato ogni singola sessione, ha demolito il suo precedente record della pista in qualifica, e si è involato nella prima parte della gara. Ma ha anche mantenuto i nervi saldi quando, con un perfetto "undercut" ai box, Helio Castroneves gli era passato davanti. Sapendo che il compagno avrebbe dovuto montare le meno competitive gomme "prime"

in seguito, Power ha semplicemente spinto più che poteva, riprendendo la vetta alla sosta successiva e pensando per se stesso, gestendo la leadership nel finale. Dal Grand Prix è ancora una volta emersa la superiorità del team Penske, che nonostante un Dixon baluardo dello schieramento di casa Ganassi, occupa quattro delle prime cinque posizioni in graduatoria. Il neozelandese si è rivelato comunque ancora un riferimento straordinario per la sua scuderia ma anche per la Honda, riuscendo a fare la differenza e quasi a raggiungere i rivali. Ma se non fosse stato per il difficile finale di Castroneves con gomme dure e per le amnesie di un pluri-penalizzato Josef Newgarden, la tripletta per il Capitano sarebbe senza dubbio arrivata. Il terzo posto di Ryan Hunter-

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Power; 2. Dixon; 3. Hunter-Ray.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Reay non fa poi altro che rimarcare quella che ci si attende essere la sfida dell'anno a Indy, quella della 500 Miglia. In Penske si tenterà il tutto per tutto per detronizzare Michael Andretti e la sua squadra, mentre Dixon e Kanaan punteranno tutto sulla solidità globale. A dar manforte saranno anche due nomi di peso come Fernando Alonso e Juan Pablo Montoya. Già titolissimo a Indy, il Colombiano potrebbe pagare il periodo di stop di inizio stagione, mentre per Alonso... chi vivrà vedrà.

Marco Cortesi

SUBITO IN TESTA

Will Power schizza davanti a tutti alla conquista di una vittoria cristallina allo stradale del circuito di Indianapolis

JPM FA LE PROVE GENERALI

Montoya pensa a Indy

Ha messo in mostra un buon potenziale al ritorno in pista Juan Pablo Montoya, nella prima delle sue due apparizioni 2017. Mantenutosi ragionevolmente attivo durante l'inverno, il colombiano ha pagato un po' fisicamente ma anche in termini di difficoltà di assetto, trovandosi per la prima volta quest'anno in macchina e a corto di chilometraggio rispetto agli avversari. Comunque, dopo aver centrato l'accesso al Q3, Montoya ha segnato il quinto tempo assoluto, battagliando anche ad inizio corsa. Poi un progressivo calo, con una riduzione del feeling con la sua Dallara ma soprattutto con le coperture Firestone portate in pista per l'occasione. La prima gara a Indy ha però permesso a Montoya di effettuare tutta una serie di verifiche, anche dal punto di vista personale, che nella 500 Miglia potrebbero rivelarsi importantissime.

Ammermuller prima firma

ALLA SESTA STAGIONE NELLA SERIE, MICHAEL INIZIA COL PIEDE GIUSTO. DRUDI 7° IN GARA-1, DI AMATO 8° NELLA SECONDA SFIDA

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ammermuller; 2. Olsen; 3. Cammish. Gara-2: 1. Ammermuller; 2. Olsen; 3. Campbell.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Per Michael Ammermuller questa è la sua sesta stagione nella Porsche Mobil 1 Supercup. Un'esperienza invidiabile, quella del trentunenne tedesco, che gli è valsa la vittoria nelle due gare inaugurali della stagione e la prima con la nuova 911 Gt3 Cup, protagonista a partire proprio da quest'anno nel monomarca della Casa tedesca. A Barcellona, il pilota del team Lechner Racing ha regolato tutti in gara-1, avviandosi dalla prima fila e prendendo il comando subito dopo l'intervento della safety car che ha condizionato le fasi iniziali, rimanendo davanti fino all'arrivo. In gara-2 Ammermüller ha concesso il bis, questa volta scattando quarto e balzando in testa già nel corso della seconda tornata. Ma una delle rivelazioni di questo primo degli otto appuntamenti è stato anche Matt Campbell, campione in carica della Carrera Cup Australia e pilota Porsche Junior, autore della pole in entrambe le sessioni di qualifica, benché poi autore di una partenza non brillante il sabato che lo ha visto scivolare sesto e alla fine guadagnare una posizione con la vettura della Fach Auto Tech e concludere terzo domenica alle spalle del norvegese Dennis Olsen, autore di due secondi posti. Sul podio in gara-1 anche l'inglese Dan Cammish, poi quarto. Bene a metà gli italiani del team Dinamic Motorsport, presente in grandi forze. Mattia Drudi ha messo a segno un buon settimo posto in gara-1, mantenendo la posizione di par-



ED È SUBITO BIS

Michael Ammermuller, 31 anni, è stato il grande protagonista mettendo a segno una doppietta nella sfida inaugurale del monomarca Porsche. A lato, Mattia Drudi

tenza, ma domenica (quando si avviava quinto), è stato tamponato al primo giro e si è dovuto ritirare. Daniele Di Amato ha prima concluso 11° e infine ottavo. Peccato perché in gara-2 il romano era inizialmente quinto, prima di accusare una perdita di aderenza sul posteriore che lo ha fatto retrocedere di tre posizioni. Decisamente sfortunato in questa occasione Giovanni Berton, costretto al ritiro in gara-1 dopo essere stato coinvolto in un contatto al primo giro e domenica rallentato

da un sasso ha bucato il radiatore della sua vettura. Al traguardo in entrambe le gare Glauco Solieri, domenica 21° con i colori del team Fach Auto Tech. In Spagna la Porsche Mobil 1 Supercup, giunta alla sua 25ª edizione, ha stabilito un record: quello delle 18 differenti nazioni rappresentate sullo schieramento, con un totale di 31 vetture al via. Un ottimo inizio, in vista del prossimo appuntamento in programma sul circuito salotto di Montecarlo tra due settimane. (d.l.)

Italiani ad alta quota

PULCINI, SECONDO NELLA PRIMA SFIDA E LORANDI PER DUE VOLTE SUL TERZO GRADINO DEL PODIO: I NOSTRI PARTONO SUBITO ALLA GRANDE NELLA SERIE

di Massimo Costa

MONTMELÒ - Tra Gp3 e i piloti italiani il rapporto "affettivo" è sempre più intenso. Se Luca Ghiotto andò vicinissimo al titolo nel 2015, e lo scorso anno Antonio Fuoco ha firmato sette podi conditi da due successi, il primo evento stagionale svoltosi a Montmelò ha subito proposto al vertice Leonardo Pulcini e Alessio Lorandi. Un inizio scoppiettante, che li ha visti conquistare rispettivamente il secondo e terzo posto in gara 1 mentre Lorandi ha ripetuto la terza posizione nella seconda corsa ritrovandosi alle spalle del leader Nirei Fukuzumi nella classifica generale. Evento sorprendente? No, perché le tre sedute di test collettivi pre campionato avevano messo bene in chiaro le potenzialità dei due piloti italiani, cresciuti di sessione in sessione fino a raggiungere il vertice nelle prove conclusive di Valencia. Giunti al primo appuntamento, quando è stato il momento di raccogliere i frutti, Pulcini e Lorandi si sono fatti trovare pronti. Il romano del team Arden, campione Euroformula Open in carica, si è piazzato quinto in qualifica. In gara-1 è stato bravo nel passare subito George Russell in fase di partenza e alla curva 2 Dorian Bocolacci, spinto sul cordolo da Jack Aitken. Dopo di che, ha gestito molto bene la situazione alle spalle dei due piloti Art, Fukuzumi e Aitken. Quando quest'ultimo si è ritirato per un problema al sensore, Pulcini ha ereditato la seconda posizione ed è stato freddo nel resistere agli attacchi nei giri finali lanciati da Lorandi. In gara-2 invece, Leonardo era alle spalle di Lorandi alla curva 2 ed ha leggermente urtato la ruota posteriore sinistra del connazionale danneggiando l'ala anteriore destra. Inevitabile la sosta ai box per il cambio musetto e l'ultimo posto in classifica, ma almeno si è preso la soddisfazione personale di segnare il giro più veloce della corsa.

Per Lorandi un buon bottino di caccia

Lorandi invece, lascia il circuito catalano con in tasca 25 punti, quattro in meno di Fukuzumi che ha vinto gara-1 e si è piazzato sesto nella seconda prova. Il weekend del 18enne del team Jenzer era iniziato malissimo, con un ultimo posto nel turno libero causa non funzionamento del Drs e surriscaldamento dei freni. In qualifica, Lorandi ha colto l'ottavo tempo, poi trasformatosi in settimo per la penalità comminata a Giuliano Alesi (blocco a Falchero). In gara-1, Alessio ha compiuto un piccolo capolavoro effettuando il sorpasso a Russell in



QUELLE FESTE SUL PODIO

Sopra, Maini, vincitore in gara-2 e il suo compagno di squadra in Jenzer Lorandi fanno festa sul podio. In alto, i salti di gioia al termine della prima sfida che ha visto oltre a Lorandi anche Pulcini sul podio alle spalle del giapponese Fukuzumi

partenza, poi si è avventato sul compagno di squadra Arjun Maini e successivamente su Dorian Bocolacci. Tutti sorpassati facendo un ottimo uso del Drs (in Gp3 si può impiegare soltanto sei volte) alla staccata della prima curva. Ritirato Aitken, Lorandi ha anche raggiunto Pulcini e il loro duello è stato bello e corretto. Alla fine il terzo posto per l'italiano di Salò è stato più che positivo considerando come era cominciata venerdì. In gara-2, sesto in griglia, ha ripetuto il copione del sabato avviando un'altra bella rimonta che lo ha visto superare ancora Russell, Raoul Hyman e Anthoine Hubert. E divenendo il pilota che più ha superato nelle due corse tra coloro che hanno concluso in top 10. Ora, per Lorandi e Pulcini, feroci rivali nel karting, ma bello il loro abbraccio a fine gara-1, non resta che proseguire così. Arden e Jenzer hanno dimostrato di non essere inferiori alla temibile armata Art campione nel 2015 con Ocon e nel 2016 con Leclerc. La sfida è lanciata. ●



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Fukuzumi; 2. Pulcini; 3. Lorandi. Gara-2: 1. Maini; 2. Boccolacci; 3. Lorandi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



UN WEEK END DA PROTAGONISTI

Scoppia la febbre asiatica

E' stato un weekend in salsa asiatica quello di Montmelò per la Gp3 Series. Fukuzumi, giapponese in forza al team Art, ha vinto la prima corsa meritatamente battendo al via il compagno nel team Art Aitken che aveva colto la pole. Il 20enne di Tokushima, parte del programma Junior Honda, non ha mai permesso all'inglese del programma Junior Renault di attaccarlo seriamente. Quando Aitken è andato ko, ha passeggiato fino al traguardo. La seconda corsa è invece stata vinta da Maini, indiano di Bangalore, fresco di nomina nel ruolo di pilota di sviluppo per il team Haas F.1, Arjun in gara-1 era quarto, ma si è difeso male ogni qualvolta ha subito un attacco. Tristissimo alla conclusione della corsa (7°), ha ricevuto i consigli che poi ha messo perfettamente in atto nella gara-2. Partito dalla prima fila è andato in testa passando Hyman, poi si è difeso da campione quando Boccolacci ha tentato ripetutamente di sorpassarlo arrivando anche al contatto (leggero) col francese della Trident. Per quanto riguarda gli altri Junior F.1 presenti in Gp3, Russell ha deluso le attese. L'inglese della Art in forza alla Mercedes, ha chiuso quarto e quinto. Nono e ottavo Ferrucci (Dams), che come Maini è con la Haas. Fuori dai punti Alesi, della Fda, e Kari della Red Bull.



FUKUZUMI CONQUISTA LA VITTORIA IN GARA-1

Sopra, Fukuzumi che ha colto la vittoria in gara-1 davanti a Pulcini, sopra a sinistra e Lorandi sotto in azione.



Le magnifiche q

NOI CONTINUIAMO
A LAVORARE CON
IMPEGNO E SIAMO
CERTI CHE
I RISULTATI
ARRIVERANNO

YVES MATTON

”



**IL CAMPIONATO DEL MONDO PIÙ
EQUILIBRATO DEGLI ULTIMI 15 ANNI SBARCA
IN TERRA LUSITANA. QUELLA CHE DA SEMPRE
DEFINISCE LA GERARCHIE PER IL TITOLO**

di Marco Giordo

BETTOL

Il campionato del mondo più equilibrato ed interessante degli ultimi 15 anni s'appresta a sbarcare di nuovo in Europa. Questa settimana è in programma infatti il Rally del Portogallo, la gara che da sempre definisce in maniera chiara quali saranno i valori in campo per il resto della stagione. Indicazioni particolarmente utili visto che quest'anno, con l'avvento delle nuove Wrc Plus, l'incertezza domina sovrana, con quattro vincitori diversi al volante di quattro vetture diverse nelle prime quattro prove. E nella quinta, in Argentina, per un soffio, per soli sette decimi, Neuville ha fatto il bis. Ora il Portogallo, che s'annuncia sempre più come la gara della verità di questa stagione, quella nella quale capiremo se il belga della Hyundai potrà essere considerato il principale favorito nella corsa per il titolo Piloti. La sua i20 Wrc Plus è apparsa nel complesso la vettura più completa e affidabile. Un pelino davanti alla Ford Fiesta che in Sud America,

piazzando tre auto ai primi quattro posti, ha però dimostrato d'essere al top, grazie anche alle grandi qualità dei tre piloti che la usano, Ogier, Tanak ed Evans. Attenzione però, perché la Toyota e Latvala sono sempre dietro l'angolo e perché sugli sterzi lusitani le sorprese sono sempre in agguato. E dodici mesi fa era stato uno scatenato Kris Meeke con la Citroën Ds3 Wrc ad aggiudicarsi la 50ª edizione del Rally de Portugal. Una gara che il nordirlandese aveva condotto dall'inizio alla fine, approfittando del fatto di partire dietro i big, trovando così il fondo delle prove decisamente più pulito rispetto agli avversari.

«Stavolta potrei approfittarne io – ha commentato tra il serio e il faceto Dani Sordo la scorsa settimana, durante i test Hyundai in Sardegna –. Sono infatti il quinto pilota al via nella prima tappa e visto che in Argentina all'inizio ero partito davvero forte, a Matosinhos potrei ripetermi e fare decisamente

uattro



ALBO D'ORO RECENTE DEL PORTOGALLO

2001	Makinen-Mannisenmaki	Mitsubishi Lancer
2007	Loeb-Elena	Citroën C4
2009	Loeb-Elena	Citroën C4
2010	Ogier-Ingrassia	Citroën C4
2011	Ogier-Ingrassia	Citroën Ds3
2012	Ostberg-Andersson	Ford Fiesta
2013	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo
2014	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo R
2015	Latvala-Anttila	Volkswagen Polo
2016	Meeke-Nagle	Citroën Ds3

meglio». Ma in casa Citroën la speranza di fare il bis dello scorso anno è elevata. C'è voglia - e bisogno - di riscatto nel team transalpino e questa potrebbe essere l'occasione giusta per raddrizzare una stagione iniziata male, visto che Breen partirà settimo e Meeke nono.

«Noi continuiamo a lavorare con impegno - commentava dopo l'Argentina Yves Matton, il team principal della casa di Satory - e siamo certi che i risultati arriveranno presto. La nostra tattica, più che quella di puntare al titolo iridato, è quella di vincere le singole gare. E tutto ciò implica correre tutta una serie di maggiori rischi».

Anche Tommi Makinen, boss del Toyota Gazoo Team Racing, ha voglia di rifarsi, e dalla factory di Puuppola, in Finlandia, lancia proclami. «In Argentina abbiamo affrontato una gara su terra in condizioni spesso estreme - commenta - che ci hanno confermato come la Yaris è una Wrc basilarmente

Portogallo da combattimento

LA 51ESIMA EDIZIONE TORNA NEL NORD DEL PAESE E NELLE SUE ZONE DI CULTO INTORNO A OPORTO. POWER STAGE SU FOX

Dopo i consensi ottenuti nel 2015 e 2016, l'Acip (l'Automobile Club portoghese) ha deciso di confermare gli sterrati del nord per la 51esima edizione del "Rally de Portugal". Con il ritorno della gara nel nord è tornato infatti sulle prove il grande pubblico, grazie anche ai numerosi appassionati che arrivano da Galizia, Asturie e Cantabria, le tre regioni nordorientali della vicina Spagna dove i rally sono uno sport molto popolare. La gara prevede 349,17 km cronometrati, suddivisi in 19 speciali che rispecchiano lo schema delle ultime due edizioni, con inizio giovedì 18 alle 7.30 con lo shakedown di Paredes. In serata, dalle 19, si terrà poi la classica superspeciale d'apertura di 3,36 km a Lousada. La prima tappa, venerdì 19, è ambientata a nord di Oporto, verso il confine con la Galizia ed ha 148,32 km cronometrati in 8 prove speciali. Molte novità nella tappa di sabato 20, ricavata ad est di Oporto, composta da 6 speciali per ulteriori 154,56 km cronometrati. Domenica 21 gran finale di 42,93 km, con lo storico crono di Fafe (11,18 km) che nel secondo passaggio ospita la power stage trasmessa in diretta tv da Fox Sports alle ore 13.

Con Paddon c'è Marshall

Gli iscritti sono 66 (l'anno scorso erano 82, due anni fa 96) e tra questi figurano 15 Wrc, con ben 5 Ford Fiesta (oltre agli ufficiali Ogier, Tanaak e Evans saranno al via anche Ostberg e Prokop con le vetture del team Jipò Car-One Bet), 4 Citroën C3 Wrc (con Meeke, Breen e Léfèbvre ci sarà stavolta anche Al Qassimi), di tre Toyota Yaris affidate a Lavala, Hanninen e all'esordiente Lappi, e delle 3 Hyundai i20 Wrc Plus di Neuville, Sordo e Paddon, che verrà affiancato dal britannico Seb Marshall perché John Kennard è stato costretto ad una gara di stop dai medici dopo l'acuirsi dei problemi all'anca verificatisi in Argentina.

Nel Wrc2 gli equipaggi al via sono addirittura 20 perché questa gara è - insieme a Germania e Galles - obbligatoria per gli iscritti al campionato, con gli ufficiali Skoda (Mikkelsen e Tidemand) e MSport (Camilli e Suninen) e gli italiani Andolfi (all'esordio stagionale sulla Hyundai i20) e Tempestini. Sono infine 6 i partecipanti al Wrc3, dove oltre al leader della serie Raphael Astier c'è anche il nostro Enrico Brazzoli. ●

UNO SPETTACOLO LA SFIDA IRIDATA 2017

Sopra, schierati uomini e mezzi di un campionato del mondo rally che con l'introduzione delle nuove regole si sta sviluppando sui binari di un esaltante equilibrio

affidabile. Abbiamo avuto qualche piccolo problema, senza il quale avremmo potuto finire meglio, ed ora ci apprestiamo a dimostrare il nostro reale valore in Portogallo». Ma soprattutto, chi spera più di tutti di rifarsi sulle speciali lusitane di quanto è successo in Argentina è Malcolm Wilson, dopo l'ottimo risultato di squadra ottenuto sugli sterrati della provincia di Cordoba. «Le grandi qualità della nuova Fiesta Plus non finiscono di stupirmi - ha ammesso il team manager della MSport - . Abbiamo dimostrato in Argentina di essere competitivi sulla terra e di poter stare senza problemi davanti a tutti. Quest'anno siamo coscienti che possiamo vincere qualsiasi gara, andiamo bene dappertutto e possiamo lottare per entrambi i titoli iridati, perché abbiamo con noi degli ottimi piloti, velocissimi. Siamo in testa sin dall'inizio sia al campionato Piloti che al Costruttori e vorremmo restarci sino alla fine...». ●

Scandolò



AL TRAGUARDO

Finale: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.07'30"8; 2. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) a 26"5; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 41"4.

Prima tappa: 1. Scandola-D'Amore in 33'35"1; 2. Andreucci-Andreussi a 28"; 3. Campedelli-Ometto a 30"1

Seconda tappa: 1. Campedelli-Ometto in 33'52"1; 2. Scandola-D'Amore a 3"6; 3. Andreucci-Andreussi a 17".

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

a mette la quinta

IL VERONESE CENTRA IL POKERISSIMO SUGLI STERRATI DELLE MARCHE. CAMPEDELLI, PRIMO IN GARA-2, CHIUDE SECONDO E SI CONFERMA AL VERTICE DEI VALORI



di **Daniele Sgorbini**

CINGOLI - La Fabia esce pulita dalla sinistra veloce in cima al paese e si butta giù dalla discesa - ripida - a palla di cannone, prima di affrontare la successiva piega a destra. Gli altri impostano, remano spazzolano ma in qualche modo lasciano le gomme sulla strada. Lui, no. Umberto Scandola punta deciso verso l'interno e mette ben più di due ruote sul terrapieno interno. La Skoda si alza, quasi su due ruote e poi scappa via. Leggera e velocissima, già in traiettoria per la piega successiva. La tentasse da un'altra parte, una manovra del genere, gli andrebbe male senz'altro. Qui, no. Qui, come da nessun'altra parte in giro per lo stivale, il ragazzone veronese sa esattamente dove mettere le ruote. Sempre e comunque meglio di tutti gli altri. Da cinque anni a oggi, semplicemente, non c'è storia, con Scandola davanti e dietro tutti quanti. Cambiano i regolamenti, le vetture, gli avversari. Ma quando si tratta di far traversi tra Cingoli e dintorni il più forte resta lui, senza discussioni. E poco importa che dopo aver dominato la prima tappa e messo in cassaforte il successo nella gara intera, il filotto pieno gli sia sfuggito per una manciata di secondi il giorno due, quando ha dovuto lasciar la tappa a Simone Campedelli, bravissimo a sfruttare la posizione di partenza un pelino più favorevole. Un successo pesante e convinto quello di Scandola. Una vittoria che serve per il morale e più ancora per la matematica, visto che permette all'ufficiale Skoda di arrampicarsi, con un balzo deciso, sino alla seconda posizione in campionato.

DAMMI UN CINQUE

Umberto Scandola in acrobazia con la Skoda Fabia R5: le vittorie del veronese (e di Guido D'Amore) sugli sterrati marchigiani sono arrivate a cinque

fotografie BETTIOL



fotografie BETTIOL

«La prima tappa è stata più semplice, mentre nella seconda abbiamo pagato un po' il fatto di dover pulire le strade, anche se Campedelli la domenica è stato davvero molto veloce». Trentuno punti e mezzo per Scandola e trentuno per Campedelli (che ha già lo scarto del Sanremo finito con un ritiro). Pochissimo a dividerli e la certezza che, se da qui a fine anno non saranno sbadigli e monologhi di Andreucci, bisognerà dir grazie soprattutto a questi due. Anche se Simone, ancora una volta, ha di che mordersi le dita, visto che il sabato ha gettato al vento un secondo posto di giornata quasi certo andando per prati in quinta piena: «Un errore mio – ha subito ammesso il romagnolo con la solita onestà – ho messo le ruote troppo all'interno e ci siamo ritrovati prima fuori traiettoria e poi un campo. A dirla tutta siamo stati anche molto fortunati a non toccare nulla e a non far danni». Un episodio che comunque non ha intaccato la concentrazione di Campedelli, che il giorno dopo è ripartito – per terzo sulla strada – e ha subito imposto un ritmo insostenibile per gli altri, tanto da mettersi in saccoccia i punti per la vittoria del secondo giorno e quelli per il secondo posto assoluto sul podio di Cingoli, bissando così il risultato ottenuto l'anno passato al debutto con la Brc. Ma chi gode davvero alla fine dell'Adriatico numero ventiquattro è Paolino Andreucci, che stavolta non è stato colpito dalla solita “maledizione” delle Marche. Secondo il sabato, terzo la domenica e terzo assoluto a fine gara: il garfagnino non saliva sul podio da una vita qui e quel-

SONO TERZO
 IN CAMPIONATO
 MA HO GIÀ
 UN RISULTATO
 DA SCARTARE

SIMONE CAMPEDELLI

”

la che sulla carta poteva essere una delle peggiori trasferite della stagione, gli ha regalato un risultato migliore delle aspettative. Grazie anche al doppio regalo ricevuto il primo giorno, con Campedelli scivolato dietro dopo il suo errore e Rovannerpa che gli ha ceduto il passo sull'ultima speciale. Ma, effettivamente, rispetto al recente passato è stata tutta un'altra storia: «I distacchi sono stati molto più contenuti che 12 mesi fa» sorrideva somnion il nove volte Campione d'Italia... ●

UNA SVISTA FA SCENDERE DRASTICAMENTE IL CHILOMETRAGGIO

Tagli da burocrazia

Che sul tema permessi non tirasse buona aria s'era intuito da una decina di giorni, quando l'organizzatore dell'Adriatico aveva diffuso un comunicato in cui si spiegava che, se qualche equipaggio fosse stato pizzicato durante ricognizioni abusive, la gara stessa sarebbe stata a rischio. Invece l'Adriatico si è corso ma con un percorso drasticamente ridotto: la prova di Avenale, lunga in origine 9,18 km è stata tagliata a 3,34 km, mentre quella di Panicelli, che avrebbe dovuto misurare 10,13 è passata a 4,8. Il tutto per colpa di un disguido amministrativo, con la Regione Marche che avrebbe inviato le richieste per il parere positivo all'Unione Montana di Ascoli Piceno, mentre competente era quella di Macerata. Nei giorni immediatamente precedenti alla gara si è tentato di rimediare, ma i tempi tecnici erano strettissimi e l'incidente nelle ricognizioni autorizzate (leggere a parte) ha ulteriormente complicato il quadro. Risultato? Prima tappa con nemmeno 47 km di speciali e seconda che supera appena quota 50...



TORCHIO

Ragazzi troppo focosi

ROVANPERA E BULACIA RUOTE ALL'ARIA. PER IL BABY FINLANDESE SONO TRE ERRORI IN ALTRETTANTE GARE...

Sorrisi zero. Un giorno uno farcito da tempi che avrebbero fatto saltare di gioia qualunque ragazzino di pari età. Tutta una tappa, prima del rallentamento voluto e plateale nella spettacolo di Cingoli, a tener tra le mani la medaglia d'argento, davanti a sua maestà Andreucci, a Campedelli a tutti gli specialisti della terra nostrana che l'Adriatico lo conoscono a menadito. Dietro soltanto a Umberto Scandola, che da queste parti è da sempre un'iradiddio. Roba, appunto, da gonfiare il petto e sprizzare ottimismo. E invece, da Kalle Rovanpera, nulla. Espressione tirata sempre e via a mugugnare, prova dopo prova, che il "feeling is not

so good" e che non gli riusciva di maneggiare la 208 T16 come avrebbe voluto.

Con Timo Jouhki venuto apposta dalla Finlandia per vedere in azione il suo pupillo e fresco di ingaggio nella filiera dei bitoritari, il figlio di Harry era partito per l'Adriatico con l'intenzione di spaccare il mondo e cercare di vincere la gara. Invece il suo rally è finito dopo la dodicesima speciale, quando s'è messo per cappello la 208 dopo una scodata. Terzo errore in altrettante gare italiane, questo però più grave perché sulla terra le aspettative (ma e le pressioni...) su Kalle erano ben altre. D'altra parte il primo giorno era andato - nonostante le lamentele - forte per dav-

vero. Avrebbe finito davanti ad Andreucci, se non si fosse fermato platealmente prima della fotocellula sulla speciale spettacolo ricavata nel crossdromo di Cingoli. Uno stop troppo lungo, che gli ha fatto perdere la posizione pure da Campedelli, facendogli finire la tappa quarto: «Era quello che volevamo, per avere una migliore posizione di partenza nella seconda tappa» ha poi detto Kalle. Sarà... La realtà dice che la domenica, nelle due prove disputate prima dell'errore, è sempre stato dietro e la strategia non ha pagato. Piuttosto vien da chiedersi se il ragazzino si stia davvero divertendo a far quello che fa o se la pressione non sia già troppo alta. Di pressione ne subisce meno, ad esempio, l'altro baby straniero: Marquito Bulacia. Che, rispetto al finlandese, appare decisamente più rilassato. Il boliviano ha stupito il giorno uno, visto che prima di mettersi la Fiesta per cappello era addirittura sesto assoluto. Il giorno dopo è ripartito più cauto e ha chiuso la tappa in 11esima posizione. ●



ANDREUCCI FA IL TERZO INCOMODO

Una curiosa immagine che mostra Anna Andreussi nella veste di... meccanico e un Paolo Andreucci perplesso. I due hanno chiuso terzi una gara a loro tradizionalmente ostica. In alto, da destra verso sinistra, baby Rovanpera e Campedelli

BRAVO NUCITA

Andrea Nucita s'è presentato all'Adriatico con una Skoda Fabia S2000, vettura meno performante rispetto alle R5 ma anche meno costosa. Il siciliano ha pagato lo scotto di una macchina inferiore ma è stato di gran lunga il migliore tra le 4x4 aspirate. Quattordicesimo alla fine della prima tappa, il siciliano ha sfruttato bene la buona posizione di partenza per il secondo giorno, quando è riuscito a salire al quarto posto assoluto di giornata. Risultato che fa il paio con quello ottenuto nella seconda tappa di Sanremo. Non male per uno che era arrivato nelle Marche solo per fare qualche bel traverso. E che al Salento si ripresenterà con la R5 e la consapevolezza di poter fare da terzo incomodo.

OMOLOGA RITIRATA

Alla vigilia dell'Adriatico le squadre hanno scoperto che la valvola pop-off sviluppata dall'italiana Oral e usata anche dalla Peugeot non si sarebbe potuta usare. Nel Rally di Transilvania, infatti, è stato trovato un concorrente che, con una semplice fascetta, era riuscito a bloccare l'apertura, rendendo di fatto il motore molto più performante.

MAZZOCCHI CRASH

Brutta disavventura per Andrea Mazzocchi e Silvia Gallotti durante le ricognizioni autorizzate della pievesse Laghi. Durante il secondo passaggio, mentre correggeva le note, il driver piacentino ha incrociato contromano, al culmine di un dosso, un furgoncino su cui si trovavano due operai. Il frontale, vista anche la strada stretta, è stato inevitabile: la navigatrice ha riportato contusioni allo sterno e all'osso sacro e ha dovuto rinunciare alla gara, sostituita all'ultimo da Daniele Mangiarotti. Peggio è andata ai due operai, che hanno riportato ferite comunque non gravi. I carabinieri non hanno rilevato responsabilità per Mazzocchi, che ha però ricevuto un'ammenda di 300 euro da parte dei commissari.

Marchioro sin dall'inizio

IL VENETO REGOLA DALMAZZINI E RICCI E ADESSO GUIDA LA PRIMA EDIZIONE DEL TRICOLORE TERRA ANIMATO SIA DA GIOVANI CHE DA GENTLEMEN ESPERTI

Meno male che ci sono loro. Già, perché se l'Adriatico numero ventiquattro si può consegnare agli annali con qualche storia da raccontare che vada al di là dei quattro gatti iscritti al Tricolore, bisogna dir grazie soprattutto a protagonisti e comprimari del Campionato Italiano Terra. Perché d'accordo esaltarsi e lustrarsi gli occhi per le imprese di Andreucci e soci ma dietro ai primi tre c'è un gran bel gruppo di gente che sgomita e suda e fa traversi preziosi per guadagnarsi un posto al sole. In palio uno scudetto forse un po' meno prestigioso rispetto a quello per cui si battono quegli altri, ma di certo ben più ambito se si guarda ai numeri. Perché anche all'Adriatico erano in tanti e tutti assai ben equipaggiati nella lotta per il Terra.

Battaglia vera che ha detto bene soprattutto a due giovani che su questo fondo hanno già da tempo dimostrato di avere la stoffa, con Nicolò Marchioro (classe 1991) e Andrea Dalmazzini (classe 1993) che per due giorni se le sono suonate senza troppi riguardi. Una lotta che alla fine ha detto bene al primo, capace di prevalere sul modenese per poco meno di nove secondi in una classifica che qui - a differenza dell'Assoluto - premia a classifica finale del rally senza troppe inutili alchimie. Marchioro ha pre-

so il comando sin dal pronti via e in pratica non l'ha mollato più: il veneto è stato bravo e coraggioso a iniziare la gara sin da subito con le "racing terra" e nonostante un inizio di seconda tappa non felicissimo, con Dalmazzini capace di avvicinarsi sino a pochi decimi, è riuscito a rimanere freddo e a tener la barra dritta. Un risultato che permette a Marchioro di passare in testa al Tricolore Terra, dove ora guida la classifica con 26,25 punti, davanti a Ceccoli a quota 21 e a Dalmazzini a 19. Per il sammarinese vincitore del Trofeo Terra 2016, un Adriatico a due facce: la prima tappa più difficile, la seconda migliore, fino al quarto posto finale. Discorso simile per Gigi Ricci che, attardato da una penalità per partenza anticipata, ha chiuso il primo giorno addirittura ottavo tra gli iscritti al Terra e che l'indomani, col coltello tra i denti, s'è arrampicato di forza sino al terzo posto finale con la Ford Fiesta di Bertino che guidava per la prima volta. Questo Campionato Terra, dove la prima stagionale è andata a Costenaro e la seconda a Marchioro, sembra sempre più affare per giovani, ma chi vorrà cucirsi sulla tuta lo scudetto dei terraoli dovrà far i conti pure con l'esperto Gigi da Brescia. ●



SENZA ESCLUSIONE DI COLPI

Damiano De Tommaso, sopra, lanciato verso il successo tra gli Junior, dove ha avuto la meglio su Ciuffi e Pollara. Grandi sfide nel Tricolore Terra, con Marchioro (in basso a sinistra) che ha regolato Dalmazzini e Ricci, sotto, nell'ordine. Sotto a destra la Suzuki Swift di Stefano Strabello

AL TRAGUARDO

Classifica: 1. Marchioro-Marchetti (Peugeot 208 T16); 2. Dalmazzini-Albertini (Ford Fiesta R5); 3. Ricci-Biordi (Ford Fiesta R5)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



foto: BETTIOL





Sanremo non troppo fortunato – permette a De Tommaso di salire al secondo posto in campionato, alle spalle di un Pollara che per ora gode comunque di un vantaggio rassicurante. Il primo dei due appuntamenti su terra dello Junior ha portato una ventata di novità nella serie, grazie anche al confronto con chi al campionato non è iscritto ma che sulle strade bianche riesce sempre a fare un gran bene: Tommaso Ciuffi si morde le dita per quei 10" di penalità rimediati per una partenza anticipata, senza i quali al traguardo di Cingoli sarebbe stato proprio lui davanti a tutti in classe R2 e nel Trofeo Peugeot.

Ma se per il fiorentino la vittoria è sfumata, resta comunque la consapevolezza di aver dimostrato, ancora una volta, di essere pronto a giocarsela con chiunque su questa superficie. Detto di De Tommaso e Pollara, gli affari dello Junior riguardano da vicino anche Bottarelli: il primo giorno il bresciano si è ritrovato con un pugno di mosche in mano dopo una toccata, ma l'indomani ha ottenuto una buona terza piazza che, per mezzo punto appena nei confronti di Mazzocchi, gli permette di restare terzo anche in campionato. ●

De Tommaso da Mondiale

AVER CORSO NEL WRC HA GIOVATO A DAMIANO. CHE SVETTA FRA GLI JUNIOR ED È SECONDO IN CAMPIONATO

Damiano De Tommaso aveva un'occasione d'oro per mettere da parte punti preziosi nel Tricolore Junior e non se l'è fatta scappare. Tra gli Under 26 che sgomitano per lo scudettino riservato ai giovani, l'ex-portacolori dell'Ac

Team Italia è di gran lunga il più esperto sulla terra e all'Adriatico non ha avuto troppa difficoltà a imporre la sua legge, riuscendo a vincere la classifica di entrambe le tappe e l'assoluta.

Un risultato che – dopo un

MONOMARCA SUZUKI SEMPRE COMBATTUTO CON LE SWIFT

Strabello e Coppe da Trofeo

Uno a uno e palla al centro. La trasferta marchigiana del Suzuki Rally Trophy ha detto bene a Stefano Strabello e Lorenzo Coppe, che si sono aggiudicati una tappa ciascuno. Il primo giorno Coppe si è fatto da parte, uscendo di scena nella terza speciale e lasciando così via libera alla concorrenza. Se sabato Strabello ha fatto il vuoto, complice anche l'atteggiamento tattico di Martinelli - che dopo il ritiro di Coppe ha badato al sodo, tenendosi ben stretto il secondo posto davanti all'esordiente sulla terra Scalzotto - l'indomani la musica è cambiata. Con Coppe, sempre molto a suo agio sulle strade bianche, capace di imporre un ritmo insostenibile per chiunque, tanto da riuscire a centrare anche un ottimo 31esimo posto nella classifica di giornata e da rifilare quasi un minuto a Martinelli, secondo anche la domenica davanti a Scalzotto e al vincitore del primo giorno.

TORCHIO



2RM PER DUE

Numeri sempre più scarsi nel Tricolore 2Rm. All'Adriatico – tra i quattro iscritti alla serie – erano presenti solo Pollara e Gilardoni, con il primo che si è importato sul pilota italo-elvetico, per l'occasione al via con la Clio R3C.

DIRETTA STREAMING

Sette collegamenti in diretta tra partenza, riordini e prova spettacolo: lo streaming curato da Acisport, visibile sul sito www.acisport.it, ha coperto tutte le fasi salienti dell'Adriatico, con cronaca e interviste ai protagonisti.

CARABINIERI AL PARCO!

Notte movimentata alla vigilia della prima tappa per un dissidio tra il proprietario della vettura (Alessandro Perico) e il pilota Max Tonso, che ha richiesto addirittura l'intervento dei Carabinieri. La squadra, per impedire al pilota di partire, voleva prelevare la vettura in regime di parco chiuso e al rifiuto da parte degli addetti, ha chiamato le forze dell'ordine. La situazione si è sbloccata al mattino, quando di fronte ai militari si sono ritrovati Perico e Tonso, che poi ha dovuto dare forfait.

MATTEUZZI

Sette appena – su nove partiti – al traguardo dell'Adriatico valido per il Campionato Regionale e limitato alla prima tappa. Ad imporsi, con una Twingo R2, è stato Giacomo Matteuzzi, che in coppia con Marco Piazzini si è messo dietro la coppia formata da Andrea e Mauro Balletti (Mitsubishi Lancer Evo6) e quella formata da Andrea Succi e Giancarla Guzzi, con una spettacolare Bmw M3.

BETTI NON PARTE

Niente Adriatico per Luca Betti: il piemontese ha dovuto dare forfait per un grave problema familiare che ha coinvolto il navigatore Francesco Pezzoli, che ha dovuto abbandonare.

FORFAIT PER LIM

Pur iscritto, Chewon Lim non s'è presentato. Il coreano della Hyundai è uscito acciaccato dal violento incidente in Transilvania ed è stato così costretto a saltare la trasferta italiana.

AL ATTIYAH VINCE

Dominando il Rally di Giordania, valido per il campionato mediorientale, Nasser Al Attiyah ha dato la prima vittoria alla nuova Ford Fiesta R5 Evo II. Il pilota del Qatar ha preceduto di ben 16 minuti la Mitsubishi Lancer Evo9 di Mrouf Abu Samra ed è ora secondo in campionato alle spalle di Mehari-Al Thefiri.

NICELLI SULLA 124

Il giovane figlio d'arte ha deciso di lasciare i circuiti per passare ai rally e dopo aver debuttato alla Ronde del Canavese sulla Abarth 124 ha scelto questa vettura per proseguire il proprio apprendistato tra le speciali. Nicelli Junior sarà al via del Trofeo promosso dallo Scorpione, in coppia con Daniele Michi.

SCHIO NAZIONALE

Rinato come Rally Day nel 2016 dopo 4 anni di pausa, il Rally di Schio fa un altro passo avanti e diventa Nazionale. La gara (22-23 luglio) prevede 7 tratti cronometrati per 70 km.

DUBBIO PEDERSOLI

Dopo aver dovuto rinunciare all'Elba per motivi di lavoro, Luca Pedersoli ha intenzione di affrontare prima il Taro e poi il 1000 Miglia e quindi decidere se seguire il CiWrc o l'Irc o... nessuno dei due!

GIUNTA SPORTIVA

È in programma il 24 maggio la riunione della Giunta Sportiva che ha all'ordine del giorno la decisione sull'eventuale assegnazione dei punti alla Targa Florio e sull'ampliamento ad altre gare - oltre a quelle del Cir - della possibilità di usare gomme rain specifiche.

PEUGEOT PER LAGANA

Bel gesto da parte di Peugeot Italia e trofeisti del Leone, che hanno deciso di devolvere il montepremi in denaro della Targa Florio alla famiglia di Giuseppe Laganà, il commissario di percorso che ha perso la vita nell'incidente fatale anche a Mauro Amendolia. La classifica della gara, congelata dopo l'interruzione, farà da discriminante per il Trofeo in caso di eventuale ex-aequo.



LE CONDIZIONI DEL MANAGER TORINESE MIGLIORANO

Fiorio c'è una speranza

Buone notizie dalla Puglia, dove Cesare Fiorio sta combattendo la battaglia più importante dopo il gravissimo incidente ciclistico del 3 maggio. Le condizioni del manager da corsa torinese sono via via migliorate nei giorni seguenti alla caduta che stava per costargli la vita e Fuorio è uscito dallo stato comatoso in cui si trovava, per prendere gradatamente coscienza e rispondere agli stimoli esterni di medici e familiari. Tanto che nei prossimi giorni Cesare potrebbe essere trasferito dall'ospedale dov'è stato subito ricoverato a Brindisi dopo l'incidente al San Raffaele di Ceglie Messapica, struttura al top in Italia per quanto riguarda i processi di riabilitazione. Che saranno ovviamente molto lunghi. Ma questo sarebbe, davvero, il male minore...

PROVE IN GALLURA PER LE DUE SQUADRE IN VISTA DELLA GARA

Hyundai e Citroën test sardi

Neanche il tempo di rientrare dalla trasferta in Argentina che sia la Hyundai che la Citroën ne hanno approfittato per effettuare una serie di test in Sardegna. È stata prima la squadra coreana a svolgere sugli sterrati della Gallura a San Giacomo e Aggius quattro giorni di prove, per trovare il set up della i20 Wrc Plus in preparazione del Rally Italia Sardegna in programma tra meno di un mese. I tre piloti Sordo, Neuville e Pad-

don hanno lavorato soprattutto su ammortizzatori e differenziali. A seguire è stata la volta della Citroën e la C3 Wrc ha tenuto il suo esordio sugli sterrati sardi. Si è lavorato per definire l'assetto della vettura in vista sia dell'imminente appuntamento in Portogallo che per la Sardegna, girando in Gallura prima a Luras con Breen e poi con Meeke, per terminare poi a San Giacomo con Léfèbvre e Al Qassimi.

CAMPAGNA DI SENSIBILIZZAZIONE PER IL RALLY D'ITALIA

Sicurezza al top

Questa settimana viene pubblicato l'elenco iscritti al Rally Italia Sardegna (8-11 giugno) e si parla di un numero di equipaggi compreso tra i 50 e i 60, in crescita quindi rispetto allo scorso anno (49). Da segnalare che la gara ha appena lanciato la campagna #RISSTaySafe, volta a garantire la maggior sicurezza possibile sul percorso. Alla campagna verrà dedicata massima diffusione tramite il sito internet www.rallyitaliasardegna.com, dove è stata creata una pagine dedicata che viene ampiamente diffusa anche sui social.

NIENTE MONDIALE PER UN PO'

Bertelli fa una pausa

Lorenzo Bertelli non parteciperà al Rally Italia Sardegna. Dopo la bella prestazione in Argentina, l'italiano ha sospeso l'attività ma la sensazione è che sarà al via di una o due gare prima di fine stagione. Il motivo del temporaneo stop è dovuto soprattutto al lavoro perché Bertelli è impegnato da quest'anno a tempo pieno nelle aziende di famiglia.

SECONDA GARA DELL'IRC

Con 165 iscritti è un Taro super

Sono ben 165 gli iscritti al Taro, seconda prova dell'Irc in programma nel week-end. Al via tutti i protagonisti, con in testa Luca Rossetti (Skoda Fabia R5), vincitore al Lirnas, e poi Alessandro Re (Ford Fiesta Wrc) e Andrea Crugnola (Ford Fiesta R5). In cerca di conferme Pinzano, Dal Ponte, Di Cosimo e di riscatto Pedersoli, Felice Re, "Ciava", Cresci. Si aggiungono Scattolon (Skoda Fabia R5) e Ambrosoli (Ford Fiesta R5). Grande incremento poi anche per gli iscritti alla serie Irc, che ha raggiunto quota 90 unità. Partenza della gara sabato 20 dalle 14.20 a Borgo Taro e arrivo domenica 21 dalle 17.03 a Bedonia dopo 135 km di prove speciali. Info www.scuderiasanmichele.com

DOPO IL CRASH IN TARGA FLORIO

Gemma sta molto meglio

Il lungo cammino di Gemma Amendolia verso il ritorno alla vita continua spedito: la 27enne coinvolta nel drammatico incidente alla Targa Florio e costato la vita al padre Mauro ed al commissario di percorso Giuseppe Laganà, è stata dimessa la scorsa settimana dall'Ospedale Civico di Palermo. Gemma è stata subito trasferita al centro Neurolesi di Messina, per iniziare le terapie di riabilitazione. Uscita dal coma 8 giorni dopo il tragico incidente, la ragazza risponde alle sollecitazioni e le condizioni neurologiche appaiono nel complesso buone. Anche se il recupero richiederà parecchio tempo.

DR PROVA GRIGORYEV

Il team Dr Formula ha fatto provare la scorsa settimana ad Adria il giovane kartista Ivan Grigoryev. Il 14enne pilota russo ha completato tre giornate di test, stabilendo il soddisfacente responso di 1'15"9. Il suo obiettivo è di prendere parte a giugno al corso Federale, per esordire nella F.4 tricolore nel 2018 con la stessa squadra guidata da Danilo Rossi.

MINSHAW NELLE "CLUB"

L'inglese Jon Minshaw si è imposto a Silverstone nel secondo appuntamento della Blancpain Gt Sports Club, portando al successo la Lamborghini Huracán Gt3 della Barwell Motorsport. Seconda ha concluso la Bmw M6 Gt3 del Boutsen Ginion guidata da Karim Ojeh. Anthony Pons ha completato il podio chiudendo terzo con la Mercedes della Akka Asp.

UNA LAMBO AL GIRO

C'è anche una Lamborghini Huracán al centesimo Giro d'Italia. Si tratta però di una "versione" molto speciale, perché la supercar emiliana è seguito dalla carovana è equipaggiata con una vistosa borraccia NamedSport posizionata sopra il vano motore.

GT OPEN

In occasione dei due appuntamenti di Spa (in programma tra due settimane) e Le Castellet, il team Kaspersky Motorsport schiererà nell'International Gt Open, con il supporto della Af Corse, una Ferrari 488 Gt3. A guidarla ci sarà il russo Alex Moiseev, che nella tappa belga verrà affiancato da Davide Rizzo.

REVELLO-VITA A BRNO

Alessandro Revello e Filippo Vita raddoppiano il loro impegno con la Seat Leon Tcr. Oltre a prendere parte alla Coppa Italia Turismo, nei loro programmi c'è anche il debutto in coppia, sulla stessa vettura, nella 3 Ore Endurance Champions Cup fissato per il secondo appuntamento di Brno.



SETTE LE TAPPE EUROPEE

Scocca l'ora di Abarth Day

Si svolgerà su sette circuiti europei l'Abarth Day 2017, il più grande raduno dedicato alle vetture del marchio, dagli esemplari storici costruiti a partire dal 1949 (anno di nascita della casa automobilistica), fino alle più recenti 595 e 124 Spider. In ciascun appuntamento sarà possibile effettuare dei test drive sia su pista che all'esterno. Previste delle aree dedicate per vetture moderne, auto classiche e i Club Abarth affiliati. Chi sarà presente con una propria vettura Abarth, previo acquisto del biglietto specifico potrà parcheggiare all'interno del paddock e guidare in pista. Sarà inoltre allestita un'area "entertainment" per gli Abarthisti di tutte le età. A proposito di biglietto, l'acquisto viene effettuato on-line sul sito internet www.abarthday.com. Queste le tappe: Monthéry (13/5), Varano e Rockingham (20/5), Circuito Vasco Saimeiro (27/5), Salzburgring (3/6), Parcmotor Castellolí (24/6) e Hockenheim (2/7).

L'INIZIATIVA DI AUTOSPRINT

Porsche Dinamic le livree dei lettori

Di certo non è l'inventiva e la creatività a mancare ai lettori di Autosprint. Viceversa, sono stati proprio loro, partecipando all'iniziativa indetta dalla rivista, a realizzare le livree delle due Porsche schierate dal team Dinamic Motorsport nella Mobil 1 Supercup per Mattia Drudi e Daniele Di Amato. La squadra di Maurizio Lusuardi manterrà la stessa colorazione delle vetture per tutto il campionato.



FAMIGLIE DA CORSA

Debutta anche Davide Meloni

Diventa più numerosa la famiglia da corsa Meloni. A fare il suo debutto assoluto in auto, lo scorso fine settimana, è stato Davide, 17 anni, figlio di Paolo e nipote del compianto Walter. Il giovane sammarinese ha preso parte con una Ford Escort 1.6 nei colori del W&D Racing Team, al terzo appuntamento del Campionato Italiano Autostoriche che si è disputato sulla pista di Adria, ottenendo il quarto tempo del suo raggruppamento in qualifica e poi conquistando il secondo posto assoluto ed il primo di classe in gara.

ENTRY CUP

Visani domina ad Adria

A quindici giorni di distanza dal primo round di Franciacorta, Massimo Visani ha concesso il bis ad Adria nella Entry Cup. Sul tracciato rodigino lo spettacolo non è comunque mancato, con intensi duelli soprattutto per gli altri due gradini del podio, che in entrambe le gare sono andati rispettivamente a Pietro Casillo e Paolo Silvestrini, quindi nuovamente a Casillo e Alessandro Palladini. L'11 giugno, sul tracciato ceco di Brno, è in programma il terzo dei sei appuntamenti del calendario.

MASTER PROTOTIPI

Francisci domina ad Adria

Claudio Francisci ha dominato con la Lucchini Cn4 la seconda prova del Master Tricolore Prototipi. Il romano della Sci, dopo avere fatto segnare le pole, grazie ad un passo costantemente superiore a tutti gli avversari si è imposto anche in entrambe le gare. Con lui sul podio in gara-1 è salito Massimo Guerra, secondo con l'Osella Pa9, e Cosimo Papi, terzo sulla Wolf Cn2. Papi si è poi ripetuto anche in gara-2 finendo dietro alla Norma di Ranieri Randaccio.

Lambo in fila la terza

TERZO SUCCESSO CONSECUTIVO DELLA HURACAN DI BORTOLOTTI-CALDARELLI ED ENGELHART CHE ANCORA UNA VOLTA SI PRENDONO TUTTA LA SCENA

di **Dario Lucchese**

SILVERSTONE - Tre vittorie di fila per la Lamborghini nella Blancpain Gt. A Silverstone, l'equipaggio del Grasser Racing Team formato dai tre "factory driver" Mirko Bortolotti, Andrea Caldarelli e Christian Engelhart ha replicato il successo messo a segno a Monza tre settimane prima, nell'appuntamento d'apertura della Endurance Cup. Una serie positiva con l'intermezzo di Brands Hatch, dove Bortolotti ed Engelhart hanno trionfato nella Sprint. Doppio dominio inglese quindi per la Huracán, condito dalla leadership assoluta e di categoria (la Endurance Cup appunto). Dietro le Mercedes, che a Misano avevano inaugurato la stagione. Anche se a conquistare la pole è stato Daniel Juncadella con la Amg-Gt3 del team Akka. Una qualifica movimentata, interrotta con la bandiera rossa proprio quando mancavano pochi minuti dal termine, penalizzando chi aveva atteso gli ultimi secondi per migliorarsi. Penalizzato anche Mirko Bortolotti, che era riuscito a portarsi in pole a otto minuti dal termine della Q3, pur essendo stato rallentato da un pilota più lento nel suo giro buono, chiudendo comunque secondo davanti a Franck Perera. Il trentino, che sette giorni prima aveva ottenuto la pole a Brands Hatch, è riuscito comunque ad inserire la sua Lamborghini tra le due vetture tedesche. Bene anche Davide Rigon, autore di un ottimo quarto tempo sulla prima delle Ferrari. Un ottimo preludio a quella che è stata una gara combattuta dal primo all'ultimo giro. Bortolotti e Caldarelli (che questo fine settimana settimana sarà ad Autopolis, per puntare al primo successo 2017 nel Super Gt giapponese in cui ha già raccolto due secondi posti) hanno rappresentato al meglio i colori italiani. Engelhart si è invece dimostrato un osso duro per tutti. Come a Monza e a Brands Hatch è toccato a lui portare la vettura al traguardo. A Silverstone l'austriaco lo ha fatto resistendo stoicamente all'armata Mercedes, senza sbagliare, senza mai perdere la concentrazione. Jimmy Eriksson, Maxi Buhk e Perera hanno concluso secondi. Terza la vettura di Raffaele Marciello, Edoardo Mortara e Michael Meadows. Eppure, alla vigilia di questo quarto round della serie di Sro, c'era chi ci credeva già. Un successo totale quello della Lamborghini, che ha centrato anche il primo posto nella classe Pro-Am con Adrian Amstutz, Martin Kodric e Patrick Kujala, in pista con il team di casa Barwell Motorsport. Bene, comunque, gli italiani in generale. Marciello e Mortara a parte, sempre protago-



**ITALIANI
NEI QUARTIERI ALTI**
Per la terza volta consecutiva nella Blancpain Gt Engelhart, Caldarelli e Bortolotti hanno messo tutti dietro con la Lamborghini Huracán del Grasser Racing. Sotto la Mercedes di Mortara-Marciello e Meadows giunta terza. Nell'altra pagina Eriksson-Buhk-Perera che si sono piazzati al secondo posto e in basso la Ferrari 488 con la quale Rigon ha chiuso al quarto posto

nisti, Davide Rigon ha raccolto con la Ferrari della Smp Racing un ottimo 4° posto, che rappresenta il migliore piazzamento ottenuto quest'anno dal vicentino nella Blancpain Gt. Alessandro Pier Guidi, in lotta per le prime posizioni durante lo "stint" di guida iniziale, e Michele Rugolo hanno concluso sesti assieme a Lathouras con l'altra 488 Gt3 della Af Corse. In evidenza anche Fabrizio Crestani, che ha condotto in 14ª posizione la seconda delle Lamborghini, quella dell'Orange 1 Team Lazarus che ha diviso con Yacaman e Pohler, precedendo la vettura gemella della Ombra Racing su cui si sono alternati Michele Beretta, Stefano Gattuso e Andrea Piccini. A regalare una soddisfazione è stato anche Rino Mastronardi, primo nella Am Cup con la Ferrari della Rinaldi Racing assieme a Ehret. "Oscurate" invece le Audi, mentre la prima delle Bentley, quella divisa da Vincent Abril, Andy Soucek e Maxim Soulet, ha concluso quinta. ●





AL TRAGUARDO

Gara: 1. Caldarelli-Engelhart-Bortolotti; 2. Eriksson-Buhk-Perera; 3. Meadows-Mortara-Marciello.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



A SILVERSTONE 3 GARE DIFFERENTI

Endurance diventa Sprint

La Blancpain Gt Endurance diventa sprint. Si può dire che a Silverstone si siano svolte tre gare differenti, una per ogni ora e ciascuna tiratissima, con un finale "thrilling". Nei box Lamborghini si è festeggiato addirittura due volte, perché Engelhart è transitato sul traguardo un secondo prima dello scadere del tempo. In pochi se ne sono accorti, inizialmente neppure Bortolotti e Caldarelli. L'austriaco ha invece dovuto completare un altro giro, con la Mercedes del team Htp su cui in quel momento si trovava alla guida Buhk, sempre incollata dietro. Alla fine, dopo tre ore e due minuti di gara, il distacco è stato di soli 344 millesimi, con l'altra Amg-Gt3 della Akka Asp a 3"072 dalla Huracán. Sempre contenuto il gap tra le vetture di testa, con i doppiati che hanno fatto la loro parte e numerose safety car. La prima dopo 25', ha cancellato il margine di cinque secondi che Bortolotti, autore del primo "stint" era riuscito a porre tra se e la Mercedes di Felix Serralles, penalizzato poi per un'infrazione commessa al pronti-via. Un'altra safety car che ha avuto l'effetto di rimescolare le carte si è avuta in coincidenza con il primo cambio pilota. A proposito di pit-stop, decisivo è stato quello che ha consentito ad Engelhart, nell'ultima sosta, di rientrare in pista davanti alle due Mercedes.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Colciago; 2. Tassi; 3. Oriola. Gara-2: 1. Comini; 2. Colciago; 3. Vervisch.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Colciago e Comini sono stati i grandi protagonisti nel week end della Tcr Series sulla pista di Monza



Show per due

COLCIAGO E COMINI SI DIVIDONO LE VITTORIE: UN VERO SPETTACOLO NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ. ECCO PERCHÉ

MONZA - Due gare spettacolari e combattute, come solo Monza sa regalarle, e due eroi: Roberto Colciago e Stefano Comini, due che qui sono veramente a casa loro e hanno acceso il weekend. Il saronnese, con una bella vittoria in gara-1 e una fantastica rimonta sino al 2° posto in gara-2; il ticinese, con un successo-capolavoro in gara-2, nonostante la pesante zavorra conseguente al successo di Spa. E, ora, entrambi sono in lizza per il campionato più che mai, perché Jean-Karl Vernay, la cui Golf è stata piuttosto penalizzata nei rettili, ha potuto raccogliere soltanto un quarto e un quinto, amministrando peraltro bene quanto aveva a disposizione, e il suo vantaggio in classifica si è ridotto a 16 punti sull'italiano e 18 sull'elvetico. A Monza, con sei brand diversi nel top 7 in entrambe le gare, e una gara-2 che ha visto sotto la bandiera a scacchi ben 11 vetture in 4 secondi, si è avuto un buon campionario della validità della serie di Lotti. La pista brianzola ha evidentemente esaltato le qualità velocistiche dell'Honda e dell'Audi, in particolare quella di Fred Vervisch, che ha firmato la pole, mentre Comini sembrava in difficoltà, soprattutto in frenata, per i 30 kg di zavorra post-Spa, «*un po' troppi visto che si aggiungono ai 45 della Bop*», secondo Comini. Sull'Honda by Jas del team Mira, Colciago viveva invece la situazione completamente opposta, essendosi alleg-

gerito della zavorra che lo aveva reso disperso del tutto a Spa. Unico problema per Roberto, un fastidioso mal di schiena frutto dei salti sui cordoli in Belgio.

Con una partenza perfetta, Colciago ha preso subito il comando di gara-1 ma senza mai potersi disfare del pressing del compagno di squadra, un Attila Tassi in crescita esponenziale, che lo stuzzica in pista ma fuori, quando gli ricorda che ha trent'anni di più. Sei lustri in più che forse infastidiscono ma certamente tornano utili in esperienza e che gli hanno consentito di gestire la situazione con consumata bravura sino alla vittoria. Tassi, invece, non riesce a evitare uno svarione alla seconda di Lesmo ma è bravo a recuperare il secondo posto su Oriola. Dietro, è successo di tutto e di più. Fra le vittime eccellenti, Giacomo Altoè subito messo ko al primo giro, Van Lagen (sulla seconda golf Leopard per questa gara), Kajaia e Nash. La seconda Alfa di Borkovic artiglia un non posto, mentre Morbidelli, in crisi di velocità-punta, è il primo fuori dai punti. In gara-2, Comini scatta bene dalla seconda fila e prende il comando già al primo giro, mentre Valente, Oriola e Vernay fanno a botte in prima variante coinvolgendo anche Tassi e Borkovic. A strabiarlo è Colciago che rimonta dal nono posto in griglia sino al secondo in un gruppo compatissimo, poi riesce ad infilare anche Comini al penultimo giro, ma lo svizzero lo ripassa

e difende bene il primato. Terza l'altra Audi di Vervisch, davanti a Nash e Vernay, mentre la miglior Alfa è settima con Kajaia, e Altoè è 12esimo. Daniele Cappellari ripete il 15esimo della vigilia, mentre Morbidelli è messo ko da Tassi sul finale.

Alfredo Filippone

VISTA INTERESSATA DI GABRIELE

Tarquini studia i rivali

Gabriele Tarquini si è fatto vedere a spasso per i box sabato, anzi è addirittura salito sul podio di gara-1. Non da premiato, ma da premiatore. «*Non sono venuto soltanto per salutare gli amici, ma anche per studiare i futuri rivali - spiegava divertito l'abruzzese - L'adrenalina delle gare, devo dire, mi manca*». In abiti ufficiali Hyundai, Il Cinghio, tester ufficiale della Casa coreana, ha potuto fornire qualche dettaglio sull'avanzamento dello sviluppo della i30 Tcr: «*È nata bene, stiamo lavorando seriamente e sono appena reduce da un positivo test a Misano*». Sulle scadenze e la data dell'eventuale debutto, nessuno scoop. Sarà quando la vettura sarà completamente pronta, ma si sa che dovrebbe avvenire entro questa stagione.



Monteiro se la ride

IL PORTOGHESE SBAGLIA LE QUALIFICHE, POI TUTTO GLI GIRA BENE MENTRE BJORK ED HUFF RACCOLGONO POCCHISSIMI PUNTI

Terra magiara fortunata per il leader del Wtcc e per la Honda. L'Hungaroring in realtà era parsa la terra giusta per Rob Huff per lanciare il suo attacco alla corona iridata, grazie all'arrivo di 80 kg di zavorra sulla Volvo che ha dominato Monza e la Honda che era stata regina in Marocco, ma invece è Tiago Monteiro a poter gioire più di tutti. La prima gara, che vede l'inversione dei primi dieci delle qualifiche, ha consentito ad un Monteiro, autore di un opaco sabato, di partire in prima fila. In più il mancato avvio della Citroën di John Filippi, che partiva in testa, gli ha spalancato la strada per una vittoria davanti alle C-Elysée di Tom Chilton ed uno scatenato Huff, che da decimo al via è risalito terzo in appena 12 giri in un tracciato che non facilita i sorpassi come quello di Budapest. Inoltre l'inglese è stato autore di un sorpasso da cineteca sulla Volvo di Néstor Girolami. La gara principale, invece, ha poi visto la Direzione Gara infliggere all'inglese un Drive Trough per la toccata che ha poi spinto Catsburg contro Girolami, dando così via libera a Bennani per ripetere il successo del 2016.

Monteiro in fuga

Il ritiro di Thed Björk nella prima corsa, dopo il contatto con Norbert Michelisz, ed il non entusiasmante settimo posto nella seconda dello svedese, unito al triste decimo posto di Huff nella Main Race hanno quindi lanciato Monteiro in vetta alla classifica iridata, da cui guarda con tranquillità il resto della griglia dall'alto dei suoi 123 punti. Primo inseguitore è ora Nicky Catsburg, 38 punti più lontano: già un fossato che segnerà il prosieguo della stagione. Questo ricorda quello che accadde nel 2016, quando la squalifica delle Honda dalla gara di Marrakech consentì a José María López di andarsene e non guardare più negli specchietti.

Volvo soffre la zavorra o il misto?

La Polestar era parsa molto superiore a Monza, ma a Budapest è tornata decisamente coi piedi per terra, come già era stata in Marocco. A questo punto resta da capire se siano i tracciati tortuosi (e Marrakech lo è ancora più che l'Hungaroring)

o sono stati i chili di zavorra a renderla di nuovo "terrestre".

Guerrieri ancora brilla

Anche il terzo weekend di gara del Wtcc ha visto brillare Esteban Guerrieri, nonostante la vecchia e non più sviluppata Chevrolet Cruze. L'argentino è al momento 7° assoluto in classifica, alla pari del pilota ufficiale Honda Norbert Michelisz. Se la vittoria in Marocco la si poteva considerare un semplice colpo di fortuna, l'essere sempre con facilità a punti ed un vero scoglio da sorpassare per tutti anche sui rettilinei di Monza e tra le curve ungheresi non può più essere una casualità.

Fulvio Cavicchi

UN DRIVE THROUGH CONTESTATO

No al gioco maschio

Le gare a ruote coperte si caratterizzano da sempre per spettacolarità e lotta decisamente "maschia" in gara. I contatti per superarsi sono addirittura quello che buona parte del pubblico ricorda con più forza e quindi ciò che più differenzia questa categoria dalle gare di formula o di durata. Il drive through che la Direzione Gara è andata a comminare a Rob Huff nella seconda gara, invece, va completamente in senso opposto a questo. Come la bandiera bianca sventolata sempre all'inglese nella prima sfida ungherese. Forse il Btcc esagera dal lato opposto, ma tra il lasciare così tanta libertà come in Gran Bretagna e l'assoluta pulizia di guida richiesta dalla Direzione Gara magiara c'è sicuramente una via di mezzo. Ed il successo di pubblico, caratteristico del Turismo inglese, suggerisce quale sia la via consigliabile da seguire.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Monteiro; 2. Chilton; 3. Huff. Gara-2: 1. Bennani; 2. Catsburg; 3. Chilton.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



TIAGO, VITA DA LEADER

Con la vittoria nella prima sfida, il portoghese Tiago Monteiro ha rafforzato la sua leadership nel Wtcc



Oreca fa una doppietta

LA VETTURA DI ROJAS-HIRAKAWA E ROUSSEL DOMINA DAVANTI A QUELLA DI LAPIERRE-HEDMAN E HANLEY. QUINTA LA DALLARA DELLA VILLORBA

di **Diego Fundarò**

MONZA - Doppietta Oreca alla 4 Ore Elms, nella gara del ritorno delle gare Endurance sulla pista monzese. La vittoria è andata al team G-Drive, la cui superiorità è emersa chiaramente già allo scoccare della metà gara, quando con al volante Leo Roussel, pilota sulla carta meno competitivo rispetto a Rojas e Hirakawa, ha preso decisamente il comando delle operazioni. Rojas-Hirakawa-Roussel hanno quindi confermato di essere complessivamente l'equipaggio più omogeneo e G-Drive ha avuto l'abilità di saperli gestire al meglio: il messicano è stato autore di una prima parte di gara prudente, il francese ha fatto la differenza durante i suoi stint ed il giapponese ha ottimamente gestito l'ultima parte di gara, mantenendo un ritmo alto senza incorrere in errori e riuscendo a gestire i consumi nei giri finali, quando la benzina rimasta era ormai agli sgoccioli. Una strategia perfetta, che ha portato ad una vittoria mai in discussione, nonostante il drive trough scontato al 121° giro per non aver rispettato la procedura durante una delle tre fasi di Full Course Yellow.

Alle spalle dei vincitori si sono classificati Lapierre-Hedman-Hanley, quest'ultimo autore di un finale in rimonta, culminato con il sorpasso a poco più di due minuti dal termine sulla Dallara di Fjordbach, nuovamente a podio assieme all'altro danese Andersen. Come già successo a Silverstone, la loro gara ha avuto nella costanza di rendimento la principale caratteristica, unita ad una buona strategia e velocità nei pit stop.

Nota di merito per la Dallara della scuderia Villorba Corse, quinta al termine di una gara dove Lacorte, Sernagiotto e Belicchi avrebbero meritato di più. La squadra italiana ha sempre mostrato grande competitività, raggiunta soprattutto grazie al lavoro di Roberto Trevisan, tecnico ingaggiato da Villorba solo la settimana precedente alla gara, che ha immediatamente fatto valere la sua notevole esperienza: «La base è ottima - ha sottolineato Trevisan - ed io mi sono limitato a fare un lavoro di affinamento d'assetto e tarature, cercando di esaltare l'ottima aerodinamica della vettura. Fortuna ha voluto che da ognuna delle tre modifiche progressivamente fatte in questo week-end abbiamo sempre ottenuto riscontri positivi».

In gara Sernagiotto ha svolto bene il suo compito nei primi due stint, mantenendo costantemente il contatto visivo con la testa della gara. Oltre ad aver



foto grafie FUNDARÒ

LA DALLARA
E UN'OTTIMA
VETTURA E IO
MI SONO LIMITATO
A TROVARE
LE REGOLAZIONI

ROBERTO TREVISAN

”

fatto una buona partenza, il veneto è stato bravo a tenersi lontano dai guai, in particolare quando è riuscito ad evitare una Lmp3 in difficoltà alla Variante Ascari. Ha poi proseguito il lavoro Lacorte, impegnato nella fase centrale di gara e capace di mantenere un buon passo. Una volta ceduto il volante a Belicchi, la sfortuna si è messa di mezzo, con uno spegnimento improvviso del motore all'uscita della seconda di Lesmo, ripartito solo dopo una operazione di reset fatta dal pilota. Gli oltre quaranta secondi persi hanno quindi privato l'equipaggio italiano della possibilità di lottare per il podio, visto il distacco di 54 secondi rimediati all'arrivo.

Nella categoria Lmp3 s'è assistito alla prima vittoria della Norma, conquistata grazie alla coppia Capo-Creed schierata dal team francese M Racing-Ymr. Un grande risultato, visto che appena alla seconda uscita i due sono riusciti a mettere in fila ben 15 Ligier. Peggio è andata alla vettura gemella dell'Oregon Team, uscita di scena quando Andres Mendez è andato a sbattere, alla staccata della prima variante, dopo aver perso il controllo mettendo le ruote sullo sporco. Il quinto posto finale ha in parte ripagato gli sforzi del team Eurointernational, giunto a Monza dopo aver finalmente risolto i problemi che in tutta la scorsa stagione ed a Silversto-



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Rojas-Hirakawa-Rousset; 2. Hedman-Lapierre-Hanley; 3. Andersen-Fjordbach.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



ne in apertura di 2017 avevano causato ritiri a ripetizione per guasti ai semiassi. Ciò ha dato fiducia ai piloti, in particolare a Mondini, autore di una grande gara: al volante per oltre due ore, è uscito dalla vettura stremato ed in preda ai crampi, lasciando però il volante a Uboldi con la vettura nelle posizioni di vertice. Il toscano ha poi dato tutto, andando a cogliere un risultato incoraggiante per il prosieguo della stagione.

La 4 Ore Elms non ha quindi deluso le aspettative, nella gara che segnava il ritorno a Monza delle competizioni Endurance. Le 36 vetture schierate nel tempio italiano della velocità hanno dato spettacolo ed i 14 piloti tricolori al via si sono spremuti a fondo. Ed anche il pubblico si è fatto vedere in Brianza, invadendo la pit lane per la sessione autografi, per poi spostarsi sulle tribune a seguire le 4 ore di una gara che fino all'ultimo ha saputo regalare emozioni ai ventimila accorsi nel week-end.

Cavallino vecchio fa buon brodo

Ha vinto la Ferrari sbagliata. Ci si aspettava una grande prestazione dalle due 488 schierate, invece è emersa la infinita 458 Italia, la più gloriosa ma anche la più datata tra le vetture del Cavallino schierate. Merito del team inglese Jmw, che con

FERRARI AL TOP IN GT
Sopra, la "vecchia" 458 di Smith-Fannin-Cocker, vincitrice tra le Gt davanti a vetture più recenti. Nella 4 Ore Elms che ha riportato l'Endurance a Monza l'hanno fatta da padrone le Oreca, al centro e in alto, vincitrici con l'esemplare schierato dalla G-Drive

Smith-Fannin-Cocker ha messo a segno il colpaccio. Merito a loro, capaci di portare a termine una gara perfetta, mentre alle altre Rosse non è andata allo stesso modo, visto che le due 488 del Spirit of Race hanno deluso. La numero 55, partita in pole, ha patito la rottura del motore; mentre la 51 (Bertolini-Roda-Roda) ha chiuso appena giù dal podio, vittima anche di un episodio che ha dell'incredibile: Giorgio Roda, al volante nel finale, si è visto comminare un drive trough che invece toccava al fratello Andrea, in gara sulla Ligier LmP2, con tanto di scuse da parte dei commissari nel dopo gara, ingannati dalla presenza in corsa di ben quattro rappresentanti della famiglia Roda!

La netta superiorità mostrata a Silverstone dalle Aston Martin ha indotto ad una correzione del Bop che ha riguardato unicamente la vettura inglese: 20 Kg in più ed una diminuzione del diametro alle flange d'aspirazione si sono fatti sentire sulle Vantage V8, mentre Porsche e Ferrari hanno mantenuto le specifiche della prima gara. Ciò ha notevolmente rallentato le due Aston, capaci comunque, grazie ad una condotta di gara giudiziosa, di andare ad occupare i due gradini più bassi del podio, con Yoluc-Hanckey-Thim secondi davanti a Howard-Gunn-Turner. ●

Cecotto volante!

IL GIOVANE JONATHAN, IN COPPIA CON POSTIGLIONE, REALIZZA UNO STUPENDO EN PLEIN. ABBATE E NEMOTO SONO DUE VOLTE SECONDI

di Dario Lucchese



SILVERSTONE - Lo scorso anno, a Silverstone, aveva conquistato la sua prima vittoria in Lamborghini Super Trofeo Europa. A distanza di 12 mesi, sul circuito inglese, Vito Postiglione ha centrato la pole e si è poi imposto assieme al giovane Jonathan Cecotto in entrambe le gare, balzando in testa alla classe Pro. Un solo punto è adesso il vantaggio dell'equipaggio del team Imperiale sulla coppia della Vs Racing formata dal brasiliano Raphael Abbate e Yuki Nemoto, due volte secondi, con il giapponese più veloce di tutti nella seconda sessione di qualifica. Tre differenti vincitori nei primi due round del monomarca riservato alle vetture della Casa di Sant'Agata Bolognese, la dicono tutta sul livello generale. Anche perché protagonisti a Silverstone, nel bene e nel male, sono stati pure Loris Spinelli e Mikaël Grenier, che tre settimane prima avevano conquistato uno dei due successi a Monza. In gara-1 il binomio del team Antonelli Motorsport ha iniziato con un secondo posto. Ma la squalifica per la mancanza di una paratia (una negligenza, ha spiegato Marco Antonelli, dovuta ad una dimenticanza dopo che la stessa vettura era stata riassembleata in seguito a un incidente) ha tolto loro dei punti importanti. Punti che sono arriva-

JONATHAN DIMENSIONE AVVENTURA!

Sopra, Cecotto e Postiglione davanti a tutti. Nell'altra pagina, a lato, Abbate e Nemoto entrambe le volte finiti nella piazza d'onore e, più a destra, papà Johnny Cecotto col suo pupillo. In alto sopra il riquadro, Cecotto Jr insieme al coequipier Postiglione

ti invece in gara-2, grazie al capolavoro di Spinelli. L'abruzzese è partito dall'ultima fila, dopo essere stato protagonista di un'uscita di pista nella seconda sessione di qualifiche del sabato, risalendo 25 posizioni e lasciando il volante a Grenier mentre era sesto, con il canadese che ha infine concluso quinto. Protagonisti a metà, in un certo senso, anche Rik Breukers e Axcil Jefferies, che sul circuito brianzolo avevano inaugurato la stagione portando subito al successo la vettura della Gdl Racing e poi chiudendo secondi.

A Silverstone per loro un terzo e un quarto posto, con cui si confermano terzi (a due lunghezze da Cecotto-Postiglione) sempre nella classe Pro-Am. Sul podio anche Sergei Afanasiev e Gerhard Tweraser, terzi in gara-2 con la vettura della ArtLine Team Georgia. Tra le rivelazioni della tappa inglese c'è quella di Kikko Galbiati. Dopo i due terzi posti conquistati sul circuito di casa assieme a Davide Roda, assente in questa occasione perché contemporaneamente impegnato nella Elms, il diciottenne pilota lombardo si è trovato a dividere un'altra vettura del team Antonelli Motorsport con il rientrante Gianluca Giraudi, brillante a sua volta nel secondo turno di qualifica in cui ha stampato il quarto responso.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Postiglione-Cecotto; 2. Abbate-Nemoto; 3. Breukers-Jefferies. Gara-2: 1. Postiglione-Cecotto; 2. Abbate-Nemoto; 3. Afanasiev-Tweraser.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Per il binomio tutto tricolore alla fine sono arrivati un secondo posto e quindi la vittoria di classe, che per Galbiati si sono anche tradotti nella leadership in campionato.

Tre centri su quattro in Am per i polacchi Andrej Lewandowski e Teodor Myszkowski, che hanno portato a loro volta in alto i colori della squadra guidata da Vincenzo Sospiri. Una vittoria nella stessa classe per l'altro italiano Raffaele Giannoni, che in gara-1 ha concluso nella "top 10" con la vettura del team Automobile Tricolore. ●



C'È FEELING TRA CECOTTO E POSTIGLIONE

Mix potentino e venezuelano

All'inizio degli anni '80 fu una meteora della F1. Ayrton Senna, con cui divise la tenda del team Toleman per dieci Gran Premi nel 1984, lo definì uno dei suoi compagni di squadra tra i più veloci in assoluto. Johnny Cecotto oggi ha 61 anni e tre figli. Jonathan è alla sua seconda stagione nelle Gt ed ha esordito nel Lamborghini Super Trofeo Europa proprio quest'anno. A Monza si è presentato con la pole. In Inghilterra ha fatto segnare il secondo miglior tempo nel suo turno di qualifica, che ha fatto da preludio alle due vittorie ottenute in equipaggio assieme a Vito Postiglione. Con il pilota potentino, a parte la differenza di età e statura, dal momento che Jonathan è alto un metro e 85, ha subito instaurato un ottimo feeling. Un weekend straordinario per il diciassettenne venezuelano, che ha fatto contento papà Cecotto (il quale ha anche vinto due titoli iridati in moto), il cui sogno è disputare una gara in equipaggio con Jonathan e Johnny Jr., che corre nel FIA Formula 2. A differenza del fratello, il più piccolo ha scelto la strada delle ruote coperte, quelle che Cecotto senior ha invece seguito nella seconda parte della sua carriera.



Gli artigli di **Merli**

NELLA CRONOSCALATA ASTURIANA, CHRISTIAN VINCE DAVANTI A FAGGIOLI. I DUE PROSEGUONO A BRACCETTO IN VETTA ALLA SERIE

È stata una settimana di suspense per Christian Merli quella che però alla fine l'ha portato sul gradino più alto del podio alla Subida al Fito. Sui 5,35 km della cronoscalata asturiana il trentino ha prevalso nella sfida con Faggioli dopo aver dovuto lavorare sul V8 Fortech dell'Osella Fa30 Evo che aveva iniziato a girare a 7 cilindri già in Portogallo la domenica precedente. «Avevo visto che dagli scarichi usciva fumo prima dell'ultima manche della Rampa da Falperra - ha raccontato Christian - Ci siamo spostati al nord della Spagna e abbiamo controllato il motore in un'officina. Un cilindro non dava assolutamente compressione. Pensavo di dover tornare a casa e ho telefonato alla Fortech. I ragazzi si sono immediatamente messi in viaggio. Ci hanno raggiunto e hanno lavorato per tre giorni nella nostra bisarca/officina, smontando completamente il propulsore. Sono stati straordinari». La completa riparazione ha permesso al vicecampione europeo di essere al via al meglio e in gara gli è mancato solo il record, sfiorato e rimasto per due decimi al timbro 2016 di Faggioli. Il fiorentino usciva vincitore dalla prova spagnola del Cem da cinque edizioni

consecutive ma stavolta, dopo un sabato di prove all'insegna del solito equilibrio, la sua Norma-Zytek ha sofferto degli inconvenienti elettronici tali da non lasciargli la possibilità di contrastare il rivale nell'assoluta. In ogni caso, resta la vittoria netta nel gruppo delle biposto e così i due alfieri tricolori continuano a guidare a braccetto la classifica di campionato con 75 punti a testa. Del resto dietro di loro (e in parte anche a Macario, del quale però stavolta si deve leggere a parte) l'Europeo continua a vivere un vuoto piuttosto importante anche in questa stagione (nonostante la buona top-5 artigliata da Fausto Bormolini). Per questioni di equilibrio, né il gruppo delle Silhouette né quello dei Cn sembrano in grado di poter animare o per lo meno spargliare qualcosa nella graduatoria generale. Comunque, sull'Osella Pa21 del Team Faggioli per Marco Capucci in Spagna è arrivata la seconda vittoria stagionale nella categoria dei prototipi con i motori derivati dalla serie dopo quella colta al Rechberg, respingendo nella seconda salita il tentativo di rimonta del compagno di squadra Stefano Crespi.

Gianluca Marchese

PER UN'INDISPOSIZIONE FISICA

Macario da forfait

Sfortunatissimo il fine settimana di Paride Macario. Dopo il "bacio" a un rail in Portogallo, che lo aveva fatto scendere in quinta piazza da un più che possibile podio assoluto, il pilota bresciano non è riuscito a prendere il via della gara a causa di un'indisposizione fisica: «Abbiamo provato nel warm up anche domenica mattina stessa, ma in auto non riuscivo a trovare la concentrazione necessaria e soprattutto il ritmo. Ho preferito non rischiare nulla, torneremo a Ecce Homo». Macario dà dunque appuntamento al prossimo round europeo in Repubblica Ceca a giugno, intanto il suo forfait al Fito ha spianato la strada del podio al redivivo driver di casa Andres Vilarino.



IL TRENTINO FA IL BIS

Seconda vittoria stagionale nel Cem per il trentino Christian Merli che ha preceduto il campione in carica, Faggioli, sopra in azione

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo); 2. Faggioli (Norma M20 Fc); 3. Vilarino (Norma M20 Fc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Il cervello dell'auto ha tutto sotto controllo

Attraverso la centralina passano simultaneamente le informazioni utili a ottenere le migliori prestazioni dal motore. L'analisi dell'Unicusano Lab

Spesso vi sarà capitato di sentir nominare la fantomatica centralina di controllo del motore (ECU: "Engine Control Unit", in inglese). Ma di che cosa si tratta esattamente? Non vi aspettate che sia un cumulo di cinghie e fili. Questo sistema ha anzi un altissimo livello di sofisticazione e utilizza avanzati microprocessori e sensori che possono elaborare dati in tempo reale. È l'ECU che governa l'attività di un'auto, usando i calcoli di un computer microscopico e non i pistoni che pompano su e giù. In pratica, si può pensare all'unità di controllo del motore come a una parte del cervello. Infatti, i moderni veicoli non hanno più un collegamento meccanico tra l'acceleratore e la quantità di miscela da inviare al motore. Semplicemente variando la posizione sul pedale dell'accelerazione si innesca, invece, un meccanismo simile al trasporto delle informazioni tra le termina-

zioni nervose e il nostro cervello. Istantaneamente e contemporaneamente, la centralina legge la quantità di flusso d'aria che entra nel motore per regolare l'apertura del corpo farfallato, gestisce l'iniezione del combustibile e, a seconda del tipo di motore, regola l'accensione della scintilla e, se previsto, il tempo di apertura e chiusura delle valvole variabile. Tutto questo per fornire all'istante l'accelerazione richiesta. Questi comandi possono inoltre variare in funzione delle condizioni esterne di temperatura o a seconda che si voglia favorire la performance anziché il consumo. La quantità di dati che passa attraverso l'ECU per essere elaborati è sconcertante. Ci sono molteplici operazioni che devono essere eseguite quasi simultaneamente per ottenere le massime prestazioni. Le informazioni vengono inviate alla centralina da sensori situati in tutto il vano motore che

riescono a correggere e aggiustare ogni operazione a partire dalle misure del flusso d'aria, della posizione della farfalla, della temperatura del refrigerante, della pressione nel collettore di aspirazione, dalla velocità di rotazione del motore e molte altre ancora. In genere, nelle automobili, la centralina è posizionata nel vano motore, sotto il vano portaoggetti o anche sotto al cruscotto, posizionamento che la rende facilmente accessibile, attraverso una particolare presa di corrente, per essere collegata ad un dispositivo portatile capace di eseguirne la cosiddetta rimappatura, frequentemente richiesta da coloro che vogliono aumentare la potenza del proprio veicolo, svincolandosi dalle restrizioni progettuali imposte dal produttore.

Le classifiche

VELOCITÀ INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 54
Indianapolis (Usa),
13-14 maggio 2017

Gara-1: Power (Dallara DW12-Chevy) 86 giri in 1h42'57"6108, alla media di 194.430 km/h; 2. Dixon a 5"2830; 3. Hunter-Reay a 12"0296; 4. Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) a 17"0668; 5. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 20"6072; 6. Rahal a 25"1039; 7. Chilton a 25"7054; 8. Rossi a 29"3214; 9. Pigot (Dallara DW12-Chevy) a 36"5878; 10. Pablo Montoya a 41"8238; 11. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) a 48"3846; 12. Sato a 56"2212; 13. Hinchcliffe a 1'02"6805; 14. Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 15. Munoz (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 16. Andretti a 1 giro; 17. Daly (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 18. Aleshin a 1 giro; 19. Jones a 1 giro; 20. Kanaan a 2 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

Giro più veloce: il 68° di Newgarden in 1'09"3888, alla media di 203.645 km/h.

Campionato: 1. Pagenaud 191 punti; 2. Dixon 181; 3. Newgarden 152; 4. Castroneves 149; 5. Power 145.

PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 55
Barcellona (Spa),
13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Ammermuller 14 giri in 27'36"212; 2. Olsen a 10"442; 3. Cammish a 11"771; 4. Lukas a 12"479; 5. Campbell a 12"778; 6. Webster a 14"728; 7. Drudi a 15"301; 8. Pereira a 16"380; 9. Ashkanani a 17"325; 10. Oliphant a 19"206; 11. Di Amato a 24"331; 12. Waliko a 27"127; 13. Rees a 28"070; 14. Palette a 29"976; 15. Morin a 33"921; 16. Pedersen a 34"655; 17. Perfetti a 35"245; 18. Bauer a 35"425; 19. Al Zubair a 35"656; 20. Sharp a 44"148; 21. Cullen a 44"146; 22. Lindland a 43"347; 23. Creel a 44"862; 24. Berville a 47"017; 25. Solieri a 51"052; 26. Radcliffe a 1'00"967; 27. Kobayashi a 1'05"793; 28. Langer a 1'13"429.

Giro più veloce: Ammermuller in 1'51"760.

Gara-2: 1. Ammermuller 14 giri in 26'26"850; 2. Olsen a 00"442; 3. Campbell a 2"356; 4. Cammish a 6"365; 5. Pereira a 9"531; 6. Oliphant a 11"825; 7. Morin a 13"975; 8. Di Amato a 15"433; 9. Lukas a 15"821; 10. Palette a 17"862; 11. Rees a 18"000; 12. Pedersen a 18"107; 13. Al Zubair a 21"993; 14. Sharp a 25"913; 15. Lindland a 26"350; 16. Cullen a 27"391; 17. Bauer a 28"513; 18. Waliko a 29"886; 19. Parys a 36"461; 20. Webster a 37"016; 21. Berville a 49"966; 22. Solieri a 50"995; 23. Creel a 53"952; 24. Langer a 54"948; 25. Rindlsbacher a 56"999; 26. Radcliffe a 1'16"978; 27. Kobayashi a 1'22"827; 28. Berton a 1 giro.

Giro più veloce: Olsen in 1'52"301.

FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 50
Barcellona (Spa),
13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Charles Leclerc (Prema Racing) 37 giri in 1'02"33"684 alla media di 165,062 km/h; 2. Ghiotto (Russian Time) a 3"730; 3. Rowland (Dams) a 11"146; 4. Matsushita (Art Grand Prix)

a 14"103; 5. Albon (Art Grand Prix) a 17"319; 6. Latifi (Dams) a 23"879; 7. Malja (Racing Engineering) a 24"779; 8. Markelov (Russian Time) a 25"403; 9. King (MP Motorsport) a 30"967; 10. de Vries (Rapax) a 43"832; 11. Delétraz (Racing Engineering) a 50"283; 12. Boschung (Campos Racing) a 58"201; 13. Fuoco (Prema Racing) a 1'05"970; 14. Sette Câmara (MP Motorsport) a 1'05"973; 15. Gelael (Pertamina Arden) a 1'08"333; 16. Nato (Pertamina Arden) a 1'09"241; 17. Cecotto Jr. (Rapax) a 1'27"784; 18. Jeffri (Trident) a 1'29"521; 19. Merhi (Campos Racing) a 4 giri.

Giro veloce: il 29° di Artem Markelov in 1'34"294 alla media di 177,720 km/h.

Gara-2: 1. Nobuharu Matsushita (Art Grand Prix) 26 giri in 42'20"450 alla media di 171,329 km/h; 2. Rowland (Dams) a 3"309; 3. Latifi (Dams) a 4"621; 4. Leclerc (Prema Racing) a 9"177; 5. King (MP Motorsport) a 15"333; 6. Malja (Racing Engineering) a 17"987; 7. Ghiotto (Russian Time) a 18"092; 8. Albon (Art Grand Prix) a 21"135; 9. Markelov (Russian Time) a 21"552; 10. Cecotto Jr. (Rapax) a 30"744; 11. Canamasas (Trident) a 31"549; 12. Merhi (Campos Racing) a 34"434; 13. Nato (Pertamina Arden) a 35"271; 14. Delétraz (Racing Engineering) a 38"090; 15. Sette Câmara (MP Motorsport) a 39"446; 16. Gelael (Pertamina Arden) a 46"950; 17. Boschung (Campos Racing) a 50"226; 18. Jeffri (Trident) a 59"912.

Giro veloce: il 5° di Ralph Boschung in 1'34"670 alla media di 177,014 km/h.

Campionato: 1. Leclerc 73 punti; 2. Rowland 47; 3. Ghiotto 38; 4. Markelov 34; 5. Matsushita 31.

FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 52
Montecarlo (Mc), 13 maggio 2017

Gara-1: Buemi (Renault e.dams) 51 giri in 56'27"535 alla media di 105,7 km/h; 2. Di Grassi (ABT Schaeffler Audi Sport) a 0"320; 3. Heidfeld (Mahindra Racing) a 13"678; 4. Piquet Jr. (NextEv Nio) a 19"574; 5. Engel (Venturi Racing) a 19"518; 6. Rosenqvist (Mahindra Racing) a 19"599; 7. Abt (ABT Schaeffler Audi Sport) a 20"430; 8. Gutiérrez (Techeetah) a 32"295; 9. Prost (Renault e.dams), a 35"667; 10. Evans (Jaguar Racing) a 38"410; 11. Félix da Costa (Andretti) a 1'08"330; 12. Frijns (Andretti) a 1'14"053; 13. Turvey (NextEv Nio) a 1 giro; 14. Carrol (Jaguar Racing) a 1 giro; 15. Sarrazin (Venturi Racing) a 2 giri.

Giro più veloce: il 24° di Bird (Ds Virgin Racing) in 53"822

Il campionato: 1. Buemi 104 punti; 2. Di Grassi 89; 3. Prost 48; 4. Vergne 40; 5. Bird 34.

Costruttori: 1. Renault e.dams 152 punti; 2. ABT Schaeffler Audi Sport 115; 3. Mahindra Racing 60.

GP3

Resoconto della gara a pag. 56
Barcellona (Spa),
13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Fukuzumi (ART) 22 giri 36'41"269; 2. Pulcini (Arden) 7"433; 3. Lorandi (Jenzer) 7"889; 4. Russell (ART) 11"807; 5. Hubert (ART) 12"159; 6. Boccolacci (Trident) 14"364; 7. Maini (Jenzer) 14"906; 8. Hy-

man (Campos) 30"986; 9. Ferrucci (DAMS) 31"314; 10. Siebert (Campos) 31"357; 11. Falchero (Campos) 31"912; 12. Tveter (Trident) 32"228; 13. Joerg (Trident) 32"916; 14. Calderon (DAMS) 33"288; 15. Kari (Arden) 35"996; 16. Baptista (DAMS) 37"783; 17. Alesi (Trident) 38"240; 18. Schothorst (Arden) 39"412.

Giro più veloce: Hubert 1'39"386

Gara-2: 1. Maini (Jenzer) 17 giri 28'05"908; 2. Boccolacci (Trident) 6"060; 3. Lorandi (Jenzer) 7"171; 4. Hubert (ART) 8"268; 5. Russell (ART) 9"335; 6. Fukuzumi (ART) 11"309; 7. Hyman (Campos) 14"085; 8. Ferrucci (DAMS) 16"638; 9. Joerg (Trident) 17"813; 10. Falchero (Campos) 20"265; 11. Alesi (Trident) 23"251; 12. Aitken (ART) 23"511; 13. Baptista (DAMS) 26"863; 14. Kari (Arden) 27"888; 15. Schothorst (Arden) 29"709; 16. Siebert (Campos) 31"093; 17. Pulcini (Arden) 1'06"654; 18. Tveter (Trident) 1 giro.

Giro più veloce: Pulcini 1'37"654.

Campionato: 1. Fukuzumi 29 punti; 2. Lorandi 25; 3. Maini 21; 4. Boccolacci, Russell, Hubert 20.

BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 68
Silverstone (Gb),
13-14 maggio 2017

Absoluta: 1. Caldarelli-Engelhart-Bortolotti 83 giri in 3h02'00"635, alla media di 162,6 km/h; 2. Eriksen-Buhk-Perera (Mercedes-Amg Gt3) a 0"344; 3. Meadows-Mortara-Marcello (Mercedes-Amg Gt3) a 3"072; 4. Shaytar-Molina-Rigon (Ferrari 488 Gt3) a 5"871; 5. Abril-Soucek-Soulet (Bentley Continental Gt3) a 28"330; 6. Lathouras-Rugolo-Pier Guidi (Ferrari 488 Gt3) a 35"713; 7. Sims-Martin-Eng (Bmw M6 Gt3) a 36"898; 8. Parente-Webb-Williams (McLaren 650 S Gt3) a 44"743; 9. Smith-Jarvi-Kane (Bentley Continental Gt3) a 1'07"204; 10. Frey-Ortelli-Costa (Jaguar G3) a 1'07"620; 11. Vautier-Serralles-Juncadella (Mercedes-Amg Gt3) a 1'15"068; 12. Hirschi-Sifried-Klien (Jaguar G3) a 1'18"209; 13. Leonard-Green-Dennis (Audi R8 Lms) a 1'21"123; 14. Pohler-Yacamán-Crestani a 1'21"740; 15. Gattuso-Beretta-A. Piccini a 1'21"828; 16. Ordonez-Gtyo-Buncombe (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'27"261; 17. Perez Compac-Siedler-Giammaria a 1'30"539; 18. Menzel-Krognes-Jensen (Bmw M6 Gt3) a 1'35"596; 19. Baguette-Venturini-Mapelli 1'41"039; 20. Kodric-A. Amstutz-Kujala a 1'41"864; 21. Al Harty-Adam (Aston Martin V12 Gt3) a 1'42"942; 22. Bastian-

Dovesicorre

VELOCITÀ

20-21 maggio

FORMULA E

5° round a Parigi

www.fiaformulae.com

FIA E3

7°-8° round a Pau

www.fiaf3europe.com

EUROCUP RENAULT

2° round a Pau

www.renaultsportitalia.it

BTCC

5° round a Oulton Park

www.btcc.net

DTM

2° round a Lausitzring

www.dtm.com

ADAC GT MASTERS

2° round a Lausitzring

www.adac-gt-masters.de

SUPER GT

3° round ad Autopolis

www.supergt.net

V8 SUPERCARS

6° round a Winton

www.supercars.com

FERRARI CHALLENGE

1° round a Valencia

www.races.ferrari.com

SALITE

20-21 maggio

TROFEO SCARFIOTTI

Civm a Sarmano

www.acisportitalia.it

RALLY

19-21 maggio

RALLY DEL PORTOGALLO

Mondiale Rally a Guimarães

www.rallydeportugal.pt

RALLY DEL TARO

2° round IRCup a Bedonia

www.scuderiasanmichele.com

COPPA FERABOLI

Rally Day a Cremona

www.coppaferaboli.it

RALLY DEL BELLUNESE

Campionato regionale

a Santa Giustina

www.treecinepromotor.it

RALLY CASCIANA TERME

Rally Day a Casciana Terme

www.bailestro.it

Beaubelique-Gounon (Mercedes-Amg Gt3) a 1'45"47; 23. Cioci-Fischella-Calado (Ferrari 488 Gt3) a 1'46"143; 24. Simmons-Moore-Parry (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'50"601; 25. Abbott-Skeen-Faulkner (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 26. Ramos-Machitski-Abra a 1 giro; 27. Costantini-Amici-Lind a 1 giro; 28. Häring-Renauer-Renauer (Porsche 991 Gt3 R) a 1 giro; 29. Stoneman-Jaafar-Watson (McLaren 650 S Gt3) a 1 giro; 30. Mateu-Gaglio-Van Splunterer a 1 giro; 31. Caygill-Mair-Menoff-Venter (Audi R8 Lms) a 1 giro; 32. Badey-Perfetti-Fontana (Mercedes-Amg-Gt3) a 1 giro; 33. Hommerson-Machiels-Butcher (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 34. Barnicoat-Bell-Ledogar (McLaren 650 S Gt3) a 2 giri; 35. Heret-Mastroardi (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 36. Kelders-Rostan-Hease (Audi R8 Lms Gt3) a 2 giri; 37. Sandrström-

Schiller-Baumann (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 38. Motoaki-Bontempelli-Beretta (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 39. Zanuttini-Duyver-Perel (Ferrari 488 Gt3) a 3 giri; 40. Chaponik-Sandberg-Heckert (Mercedes-Amg Gt3) a 3 giri; 41. Spengler-Palttala-Korhn (Bmw M6 Gt3) a 3 giri; 42. Schiwietz-Walkenhorst-Henkola (Bmw M6 Gt3) a 3 giri; 43. Delez-Vannelet-Sturzberg a 4 giri; 44. Broniszkeski-Rizzoli-Cressoni (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri; 45. Lendouci-Balbani-Aregatta (Mercedes-Amg Gt3) a 12 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 3° di Bortolotti in 2'00"906, alla media di 175,7 km/h.

ELMS

Resoconto della gara a pag. 72
Monza (Mb), 14 maggio 2017

Absoluta: 1. Rojas-Hirakawa-Roussel (Oreca 07) 132 giri in 4:01'43"628 alla media di 189,803 km/h; 2. Hedman-Lapierre-Hanley (Oreca 07) a 2"245; 3. Andersen-Fjordbach (Dallara P217) a 7"215; 4. Trouillet-Petit-Guibbert (Oreca 07) a 33"980; 5. Lacorte-Sernagiotto-Belicchi (Dallara P217) a 54"798; 6. Owen-De Sadeleer-Albuquerque (Ligier JSP217) a 1'06"385; 7. Barthez-Buret (Ligier JSP217) a 1'38"640; 8. Allen-Matelli-Bradley (Oreca 07) a 1 giro; 9. Lafargue-Lafargue-Pla (Ligier JSP217) a 3 giri; 10. Lammers-Van Eerd (Dallara P217) a 5 giri; 11. Capo-Creed (Norma M30) a 8 giri; 12. Cougnaud-Jung-Ricci a 9 giri; 13. Lahaye-Lahaye-Heriau a 9 giri; 14. Patterson-Boyd-England a 9 giri; 15. Mondini-Uboldi a 9 giri; 16. Smiechowski-Hippe (Ligier JSP3) a 9 giri; 17. Woodward-Kaiser-Wells a 10 giri; 18. Borge-Droux-Schatz a 10 giri; 19. Falb-Rayhal a 10 giri; 20. Faron-Dons-Kapadia a 10 giri; 21. Smith-

TI SEI
PERSO
IL NOSTRO
SPECIALE?

AUTO
SPRINT

RICHIEDILO QUI

06.78.14.73.11

da lun. a ven.

ore 9-13 e 14-16

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

con carta di credito su: www.abbonatiweb.it



Fannin-Cocker (Ferrari 458) a 11 giri; 22. Yoluc-Hankey-Thiim (Aston Martin Vantage) a 11 giri; 23. Howard-Gunn-Turner (Aston Martin Vantage) a 11 giri; 24. Debard-Gachet-Bean a 11 giri; 25. Roda-Roda Jr-Bertolini (Ferrari 488) a 11 giri; 26. Ried-Camathias-Cairolì (Porsche 911) a 12 giri; 27. Dromedari-Pialat-Hanratty a 12 giri; 28. Philippou-Brandela-Rees (Chevrolet Corvette) a 12 giri; 29. Beltoise-Hassid-Légeret a 13 giri; 30. Moore-Hanson (Ligier JSP217) a 17 giri; 31. Coigny-Alexander-Forgione a 21 giri; 32. Roda-Mendez-Capitano (Norma M30) a 27 giri; 33. Müller-Krebs-Viadas a 30 giri (gli altri su Ligier JSP3).

Giro più veloce: Bradley in 1'38"673 alla media di 211,352 km/h.

Il campionato: 1. Roussel-Rojas-Hirakawa 43 punti; 2. Albuquerque-De Sadeleer-Owen 33; 3. Fjorbach-Andersen 30; 4. Hanley-Hedman-Lapierre 20; 5. Trouillet-Petit-Guibbert 19.

TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 70 Monza (Mb), 13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Colciago (Honda Civic) 11 giri in 22'14"954 alla media di 171,8 km/h; 2. Tassi (Honda Civic) a 1'61"3; 3. Oriola a 2'25"8; 4. Vernay (Vw Golf) a 2'40"8; 5. Vervisch (Audi RS3) a 5'58"1; 6. Valente a 8'59"1; 7. Homola (Opel Astra) a 10'68"6; 8. Comini (Audi RS3) a 13'33"8; 9. Borkovic (AR Giulietta) a 14'00"5; 10. Ficza a 15'20"9; 11. Morbidelli (Vw Golf) a 16'89"3; 12. Nash a 20'46"5; 13. Paulsen a 23'12"8; 14. Reno Møller (Honda Civic) a 26'64"4; 15. Cappellari a 53'93"9 (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: il 7° giro di Vervisch in 2'00"106 alla media di 173,6 km/h.

Gara-2: 1. Comini (Audi RS3) 11 giri in 22'14"501 alla media di 171,9 km/h; 2. Colciago (Honda Civic) a 0'17"0; 3. Vervisch (Audi RS3) a 1'27"3; 4. Nash a 1'79"7; 5. Vernay (Vw Golf) a 2'05"2; 6. Homola (Opel Astra) a 2'24"0; 7. Kajaja (AR Giulietta) a 2'36"9; 8. Oriola a 2'78"9; 9. Tassi (Honda Civic) a 3'36"1; 10. Ficza a 3'75"4; 11. Van Lagen (Vw Golf) a 4'00"1; 12. Altoé (Vw Golf) a 9'06"2; 13. Møller (Honda Civic) a 15'51"0; 14. Cortthals (Opel Astra) a 16'70"4; 15. Cappellari a 1 giro (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: il 5° di Tassi in 1'59"958 alla media di 173,9 km/h.

Campionato: 1. Vernay 113 punti; 2. Colciago 97; 3. Comini 95; 4. Tassi 76; 5. Oriola 66.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 71 Budapest (Ung), 13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Monteiro (Honda Civic) 12 giri in 22'28"644 alla media 140,332 km/h; 2. Chilton a 0'76"8; 3. Huff a 2'29"6; 4. Girolami (Volvo S60) a 4'53"7; 5. Catsburg (Volvo S60) a 5'22"1; 6. Guerrieri (Chevrolet Rml Cruze) a 10'30"8; 7. Bennani a 10'89"3; 8. Ehrlicher (Lada Vesta) a 13'18"3; 9. Coronel (Chevrolet Rml Cruze) a 21'70"3; 10. Panis (Honda Civic) a 37'88"6; 11. Michigami (Honda Civic) a 38'53"2; 12. Gleason (Lada Vesta) a 38'80"8; 13. Nagy (Honda Civic) a 39'60"7; 14. Filippi a 1 giro (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: il 2° di Guerrieri in 1'50"854, alla media di 142,2 km/h.

Gara-2: 1. Bennani 17 giri in 33'21"822 alla media di 133,936 km/h; 2. Catsburg (Volvo S60) a 0'65"4; 3. Chilton a 3'55"3; 4. Mi-

chelis (Honda Civic) a 7'30"9; 5. Monteiro (Honda Civic) a 9'53"2; 6. Guerrieri (Chevrolet Rml Cruze) a 10'87"5; 7. Björk (Volvo S60) a 11'86"5; 8. Ehrlicher (Lada Vesta) a 14'54"7; 9. Coronel (Chevrolet Rml Cruze) a 20'78"3; 10. Huff a 21'21"2; 11. Filippi a 28'11"0; 12. Gleason (Lada Vesta) a 31'76"0; 13. Michigami (Honda Civic) a 36'85"2; 14. Panis (Honda Civic) a 51'02"1

Giro più veloce: il 6° di Huff in 1'50"478, alla media di 142,7 km/h.

La classifica: 1. Tiago Monteiro 123 punti; 2. Catsburg 85; 3. Chilton 81; 4. Björk 77; 5. Bennani 73.

TROFEO LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 74 Silverstone (Gb), 13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Postiglione-Cecotto (Imperia Racing) 23 giri in 51'09"512, alla media di 158,7 km/h (1. Pro); 2. Abbate-Nemoto (Vs Racing) a 9'48"4; 3. Breukers-Jefferies (GDL Racing) a 13'17"9; 4. Afanasiev-Tweraser (ArtLine Team Georgia) a 17'62"7; 5. Kisiel-Morris (Leipert Motorsport) a 18'65"7; 6. Lagrange-Vanneste (Leipert Motorsport) a 53'55"6 (1. Pro-Am); 7. Galbiati-Giraudi (Antonelli Motorsport) a 55'98"7; 8. Maun-Schreiner (Konrad Motorsport) a 1'06"09"0; 9. Giannoni (Automobile Tricolore) a 1'06"622 (1. Am); 10. Lewandowski-Myszkowski (Vs Racing) a 1'07"22"7; 11. Scheuschner-Still (Konrad Motorsport) a 1'07"53"1; 12. Scholze-Wlaszik (Dörr Motorsport) a 1'30"90"9; 13. Cordoni (GDL Racing) a 1'37"54"7; 14. Judek (Attempo Racing) a 1'44"35"9; 15. Konopka (Arc Bratislava) a 1'45"92"8; 16. M. Meichen (Bonaldi Motorsport) a 2'04"43"9; 17. Leimer-Jenny (Autovitesse) a 1 giro; 18. Malagamuwa (GDL Racing) a 1 giro; 19. Abkhazava-Snoeks (ArtLine Team Georgia) a 1 giro; 20. Vossos (Target Racing) a 1 giro; 21. Mantovani (Imperia Racing) a 1 giro; 22. Urbanski-Obuchowski (Gt3 Poland) a 1 giro; 23. Moczulski-Mikrut (Gt3 Poland) a 1 giro; 24. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 25. Negra (Antonelli Motorsport) a 1 giro; 26. Van Deyzen (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 27. Sarea (Autovitesse) a 1 giro; 28. Navarro-Brichè (Mn Development) a 2 giri; 29. Liquorish (GDL Racing) a 4 giri; 30. Bartels (Dörr Motorsport) a 6 giri.

Giro più veloce: il 23° di Postiglione in 2'02"425, alla media di 173,5 km/h.

Gara-2: 1. Postiglione-Cecotto (Imperia Racing) 22 giri in 50'09"099, alla media di 154,7 km/h (1. Pro); 2. Abbate-Nemoto (Vs Racing) a 1'77"7; 3. Afanasiev-Tweraser (ArtLine Team Georgia) a 3'56"6; 4. Breukers-Jefferies (GDL Racing) a 5'07"3; 5. Spinelli-Grenier (Antonelli Motorsport) a 7'69"1; 6. Kisiel-Morris (Leipert Motorsport) a 40'85"7; 7. Galbiati-Giraudi (Antonelli Motorsport) a 48'35"2 (1. Pro-Am); 8. Lewandowski-Myszkowski (Vs Racing) a 52'73"7 (1. Am); 9. Dreyssing-Jiatong (Vs Racing) a 56"19"2; 10. Giannoni (Automobile Tricolore) a 1'08"26"0; 11. Bartels (Dörr Motorsport) a 1'09"84"8; 12. Scheuschner-Still (Konrad Motorsport) a 1'12"48"3; 13. Abkhazava-Snoeks (ArtLine Team Georgia) a 1'13"80"4; 14. Cordoni (GDL Racing) a 1'17"69"9; 15. Judek (Attempo Racing) a 1'18"20"0; 16. Maun-Schreiner (Konrad Motorsport) a 1'23"81"1; 17. Malagamuwa (GDL Racing) a 1'33"09"0;

CASCHI



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 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

VIDEO

VENDO RACCOLTA di circa 350 VHS di tutti i Gran Premi di Formula 1 (compresi prove e pre-gara) disputati dal 1984 al 2006. Vendo anche pezzi singoli. Tel. 320-1124106.

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, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

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

COLLEZIONE ANNI di Autosprint: 84/85/86 già rilegati nelle copertine originali; 87/88/89/90/91 con allegate le copertine originali; 92/93/94 mancano 33 numeri; 95/96/97 completi; 98/2 numeri; 99 completi. Vendo blocco unico. Chi fosse interessato può contattarmi al cellulare 366-8194677 dalle 18.00 alle 21.00 o scrivermi via mail francopellegrini@gmail.com

SPORT



DIVENTA PILOTA E CAMPIONE CON LA SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

Dopo alcuni anni, ritorna il talent "Progetto Futuro Campione - Kart", il trampolino di lancio ideale, per avviare al meglio, la propria carriera di pilota. Si tratta di una speciale Selezione che, permetterà ai più bravi, di partecipare, gratuitamente, ad alcune gare in kart. Presto verranno forniti maggiori dettagli in merito a questo ambizioso progetto. Per info: selezione nazionale@alice.it



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
 e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
 Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario
 IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bc BPPITRXXXU).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,90 ciascuno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità
 Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



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



18. Konopka (Arc Bratislava) a 1'42"715; 19. Navarro-Briché (Mn Development) a 1'42"897; 20. M. Ineichen (Bonaldi Motorsport) a 1'45"696; 21. Vossion (Target Racing) a 1'46"913; 22. Leimer-Jenny (Autovitesse) a 1'53"158; 23. Urbanski-Obuchowski (Gt3 Poland) a 2'01"199; 24. Liquorish (GDL Racing) a 2'01"539; 25. Moczulski-Mikrut (Gt3 Poland) a 2'11"969; 26. Sarrea (Autovitesse) a 1 giro (Lamborghini Cup); 27. Van Deyzen (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 28. Lagrange-Vanneste (Leipert Motorsport) a 1 giro; 29. Van der Horst (Van der Horst Motorsport) a 1 giro; 30. Mantovani (Imperiale Racing) a 2 giri.

Giro più veloce: il 6° di Nemoto in 2'02"490, alla media di 173,4 km/h.

Il campionato - Pro: 1. Postiglione-Cecotto 48 punti; 2. Nemoto-Abbate 47; 3. Breukers-Jefferies 46; 4. Spinelli-Grenier 31; 5. Tweraser-Afanasiev 26. **Pro-Am:** 1. Galbiati 48 punti; 2. Abkhazava-Snoeks 39; 3. Dreysspring-Jiatong 38; 4. Navarro-Briché e Scheuschner-Still 33. **Am:** 1. Lewandowski-Myszkowski 59 punti; 2. Giannoni 31; 3. Scholze-Wlaszik, Leimer-Jenny e Cordoni 24. **Lamborghini Cup:** 1. Van der Horst 47 punti; 2. Van Deyzen 40; 3. Sarrea 31; 4. Vossion 29; 5. Josephsohn-Malagamuwa 27.

EURO CUP RENAULT 2.0

Silverstone (Gb),
13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Palmer (R-Ace) 12 giri in 27'03"705 alla media di 158,0 km/h; 2. Chaves (AVF) a 6"217; 3. Shwartzman (R-Ace) a 6"444; 4. Fewtrell (Tech 1) a 6"833; 5. Fenestraz (Kaufmann) a 7"253; 6. Peroni (Fortec) 7"802; 7. Verschoor (MP) a 9"986; 8. Aubry (Tech 1) a 11"193; 9. Ye (Kaufmann) a 11"885; 10. Ticktum (Arden) a 12"260; 11. Vartanyan (JD) a 12"640; 12. Guzman (R-Ace) a 16"882; 13. Goddard (Arden) 19"756; 14. Korneev (Fortec) a 23"721; 15. Martono (Burdett) a 24"520; 16. Sun (JD) 34"219; 17. Bird (Fortec) a 34"861; 18. Neubauer (Tech 1) a 37"517; 19. Pflocker (AVF) a 38"900; 20. Pankiewicz (Burdett) a 40"132; 21. Cordeel (Arden) a 42"869; 22. Maxwell (Tech 1) a 43"015; 23. Leeds (Kaufmann) 57"679; 24. Razak (Fortec) 59"475; 25. Simmenauer (JD) a 1'01"250; 16. Matus (AVF) a 1'40"326.

Giro più veloce: Will Palmer in 1'59"066 alla media di 178,4 km/h.

Gara-2: Shwartzman (R-Ace) 12 giri in 27'37"149 alla media di 152,4 km/h; 2. Palmer (R-Ace) a 0"860; 3. Ticktum (Arden) a 5"958; 4. Fewtrell (Tech 1) a 6"100; 5. Guzman (R-Ace) a 8"633; 6. Verschoor (MP) a 10"052; 7. Leeds (Kaufmann) a 10"799; 8. Maxwell (Tech 1) a 11"144; 9. Korneev (Fortec) a 11"890; 10. Martono (Burdett) a 12"976; 11. Matus (AVF) a 14"942; 12. Defourny (R-Ace) a 15"273; 13. Goddard (Arden) a 15"978; 14. Ye (Kaufmann) a 16"213; 15. Opmeier (MP) a 16"846; 16. Verhaegen (MP) a 17"907; 17. Neubauer (Tech 1) a 20"211; 18. Pflocker (AVF) a 21"983; 19. Cordeel (Arden) a 25"239; 20. Simmenauer (JD) a 25"603; 21. Peroni (Fortec) a 26"190; 22. Bird (Fortec) a 25"603; 23. Pankiewicz (Burdett)

a 28"089; 24. Yang (JD) a 28"495; 25. Vartanyan (JD Motorsport) a 28"935; 26. Razak (Fortec) a 55"133.

Giro più veloce: Robert Shwartzman in 1'58"784 alla media di 178,8 km/h.

Campionato: 1. Palmer 80 punti; 2. Shwartzman 65; 3. Fenestraz 46; 4. Fewtrell 32; 5. Defourny 25.

FORMULA V8 3.5

Monza (Mb), 13-14 maggio 2017

Gara-1: 1. Binder (Lotus) a 26 giri in 42'18"590 alla media di 213,6 km/h; 2. Nissany (RP Motorsport) a 3"120; 3. Isaakyan (SMP by AVF) a 13"611; 4. Celis (Fortec) a 24"053; 5. Orudzhev (SMP by AVF) a 34"635; 6. Mason (Teo Martin) a 35"294; 7. Menchaca (Fortec) a 35"381; 8. Terechenko (Teo Martin) a 52"242; 9. Fittipaldi (Lotus) a 1 giro; 10. Cipriani (Barone Rampante) a 58"517.

Giro più veloce: Fittipaldi in 1'36"712 alla media di 215,638 km/h.

Gara-2: 1. Binder (Lotus) a 24 giri in 40'34"981 alla media di 205,6 km/h; 2. Nissany (RP Motorsport) a 7"065; 3. Kanamaru (RP Motorsport) a 11"315; 4. Fittipaldi (Lotus) a 11"694; 5. Isaakyan (SMP by AVF) a 28"945; 6. Mason (Teo Martin) a 32"119; 7. Terechenko (Teo Martin) a 28"342; 8. Cipriani (Barone Rampante) a 59"065.

Giro più veloce: Nissany in 1'35"626 alla media di 218,087 km/h.

Il campionato: 1. Binder 98 punti; 2. Nissany 81; 3. Fittipaldi 75; 4. Celis 75; 5. Orudzhev 75.

RALLY TRICOLORE

24° Rally Adriatico
Resoconto della gara a pag. 60
Senigallia (An), 12-14 maggio 2017

Assoluta: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia R5) in 1.07'30"8; 2. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) a 26"5; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 41"4; 4. Marchioro-Marchetti (Peugeot 208 T16) a 1'37"6; 5. Dalmazini-Albertini (Ford Fiesta R5) a 1'46"4; 6. Ricci-Biordi (Ford Fiesta R5) a 2'02"9; 7. Nucita-Vozzo (Skoda Fabia S2000) a 2'06"3; 8. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta R5) a 2'09"8; 9. Bresolin-Pollet (Peugeot 208 T16) a 2'11"4; 10. "Dedo"-Inglesi (Skoda Fabia R5) a 2'21"3

GRUPPO A
Classe S2000: 1. Nucita-Vozzo (Skoda Fabia) in 1.09'37"1; 2. Vintaloro-Buscemi (Peugeot 207) a 4'56"7; 3. Koch-Brunthaler (Skoda Fabia S2000) a 5'25"8.

GRUPPO N
Classe 2000: 1. Ioriatti-Molon (Opel Astra Gsi 16v) in 1.20'05"4; 2. Toninelli-Tomasi (Subaru Impreza Diesel) a 5'00"1.

Classe oltre 2000: 1. Bruschetta-Zortea (Subaru Impreza) in 1.11'53"2; 2. Lugano-Beltrame (Mitsubishi Lancer Evo9) a 1'53"4; 3. Codato-Zorzi (Mitsubishi Lancer Evo8) a 4'27"8.

GRUPPO R
R1B: 1. Strabello-Scardoni (Suzuki Swift) in 1.24'03"1; 2. Martinelli-Brugiati (Suzuki Swift) a 7"5; 3. Scalzotto-Andrian (Suzuki Swift) a 46"0; 4. Antonucci-Antonucci (Suzuki Swift) a 1'44"9.

R2B: 1. De Tommaso-Ferrara

(Peugeot 208 R2) in 1.14'03"7; 2. Ciuffi-Bosi (Peugeot 208) a 4"3"; 3. Pollara-Princiotto (Peugeot 208 Vti) a 30"9; 4. Mazzocchi-Mangiarotti (Peugeot 208) a 4'03"1; 5. Manfredi-Manfredi (Peugeot 208 Vti) a 9'40"4; 6. Bottarelli-Fenoli (Peugeot 208) a 12'56"6.

R3C: 1. Gilardoni-Bonato (Renault Clio) in 1.15'44"2; 2. Giambartolomei-Marcucci (Renault Clio) a 3'01"1.

R4: 1. Barbero-Barbero (Mitsubishi Lancer Evo9) in 1.16'42"6.

R5: 1. Scandola-D'Amore (Skoda Fabia) in 1.07'30"8; 2. Campedelli-Ometto (Ford Fiesta R5) a 26"5; 3. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16) a 41"4; 4. Marchioro-Marchetti (Peugeot 208 T16 R5) a 1'37"6; 5. Dalmazini-Albertini (Ford Fiesta) a 1'46"4; 6. Ricci-Biordi (Ford Fiesta) a 2'02"9; 7. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta R5 St) a 2'09"8; 8. Bresolin-Pollet (Peugeot 208) a 2'11"4; 9. Dedo-Inglesi (Skoda Fabia) a 2'21"3; 10. Manfrinato-Condotta (Ford Fiesta) a 3'16"1; 11. Donetto-Menchini (Ford Fiesta) a 3'22"8; 12. Piccolotto-Cenere (Peugeot 208) a 6'03"3.

Il campionato

Piloti: 1. Andreucci 37,5 punti; 2. Scandola 31,5; 3. Campedelli 31; 4. Perico 18; 5. Chentre 11,5; 6. Nucita 9,5; 7. Ferrarotti 7; 8. Rovannerpa 4; 9. Rusce 3,5. **RGT:** 1. Andolfi 36 punti; 2. Sassi 12; 3. Riolo 6. **2Rm:** 1. Pollara 46,5; 2. Gilardoni 46; 3. Canzian 25,5; 4. Villa 8. **Junior:** Pollara 30,5 punti; 2. De Tommaso 20,5; 3. Bottarelli 19,5; 4. Mazzocchi 19; 5. Vita 12,5; 6. Gheno 7. **Costruttori:** 1. Peugeot 47 punti; 2. Skoda 38,5. **TRA:** 1. Chentre 29,5 punti; 2. Ferrarotti 21; 3. Campedelli 18; 4. Nucita 15,5; 5. Rusce 12.

Campionato Italiano Terra
Assoluta: 1. Marchioro 26,25 punti; 2. Ceccoli 21; 3. Dalmazini 19,5; 4. Ricci 15; 5. Manfrinato 13,5; 6. Costenaro 11,25.

SALITE CEM

46° Subida

Internacional al Fito

Resoconto della gara a pag. 76
Oviedo (Spa), 14 maggio 2017

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech) in 4'55"581; 2. Faggioli (Norma M20 Fc Zyteck) a 6"913; 3. Vilarino (Norma M20 Fc) a 21"513; 4. Salvador (Silver Car Ef10) a 27"594; 5. Bormolini (F. Reynard K02 Cosworth) a 33"815; 6. Lucien Campi (Osella Pa20) a 47"929; 7. Trnka (Ligier J55 4 Evo II Honda) a 48"982; 8. Bouduban (Norma M20 Fc) a 50"920; 9. Capucci (Osella Pa21) a 56"980; 10. Crespi (Osella Pa21) a 59"035.

Classifica dei gruppi. Gr.N: 1. Vavrinec in 6'29"972; 2. Blanco Rosales a 15"385 (tutti su Mitsubishi Lancer Evo IX). **Gr.A:** 1. Vojacek (Subaru Impreza) in 6'31"949; 2. Fernandez del Cuadro (Subaru Impreza) a 9"059; 3. Andres Dorado (Peugeot 206) a 18"897. **Gt:** 1. "Tessitore" (Porsche 997 Gt3 Cup) in 6'15"098; 2. Jerman (Lamborghini Gallardo Gt3) a 3"413; 3. Milon (Bmw Z4 Gt3) a 14"479. **E2Sh:** 1. Vitver (Audi Tt-R Dtm) in 6'02"457; 2. Ortuno Alburquerque (Mitsubishi Lancer Evo VI) a 23"059; 3. Homeau (Renault Clio) a 25"308. **Cn:** 1. Capucci in 5'52"561; 2. Crespi a 2"055; 3. Bouvier (Wolf Gb08) a 16"113. **E2Sc:** 1. Faggioli in 5'02"494; 2. Vilarino a 14"600; 3. Salvador a 20"681. **E2Ss:** 1. Merli in 4'55"581; 2. Bormolini F. a 33"815.

WRX

METTET

La prima della Volkswagen

METTET - Dopo tre vittorie di Matthias Ekstrom, quando ormai sembrava che nulla fosse in grado di fermare l'irresistibile corsa dello svedese dell'Audi, la Volkswagen ha dato la prima zampata con le nuovissime Polo ex-Wrc riadattate al Rallycross ad Hannover. In Belgio Kristoffer son ha avuto la meglio nella finale su una muta di avversari decisi a rendergli dura la vita. Nel tempio belga del rallycross, l'impianto di Mettet, lo svedese che in Italia conosciamo bene per averlo visto correre con le Audi di Radaelli nella categoria Superstars, non ha invece concesso nulla a nessuno, a cominciare dal pluri-titolato compagno di squadra Petter Solberg e per con tinuare con Timmy Hansen e la Peugeot. Solo quarto Ekstrom, e per l'altro svedese al vertice nel World Rx è una minestra scaldata, ma il piazzamento lo conferma saldamente al comando del Mondiale di Rallycross

Gianluca Lioce



La Polo Wrx, sopra, ha colto con Kristoffer son il primo successo davanti alla Peugeot 208 di Hansen, sotto

RALLYCROSS

Mettet (B), 13-14 maggio 2017

Finale: 1. Kristoffer son (Volkswagen Polo) in 4'02"316; 2. T. Hansen (Peugeot 208) in 4'03"240; 3. Solberg (Volkswagen Polo) in 4'03"251; 4. Ekstrom (Audi S1) in 4'05"373; 5. Eriksson (Ford Fiesta) in 4'13"585; 6. Bakkerud (Ford Focus).

Semifinale 1: 1. T. Hansen (Peugeot 208) in 4'04"695; 2. Kristoffer son (Volkswagen Polo) in 4'05"998; 3. Eriksson (Ford Fiesta) in 4'16"171; 4. Heikkinen (Audi S1) in 4'16"464; 5. Scheider (Ford

Fiesta) in 4'19"813; 6. Loeb (Peugeot 208) in 4'40"475.

Semifinale 2: 1. Solberg (Volkswagen Polo) in 4'02"467; 2. Bakkerud (Ford Focus) in 4'03"224; 3. Ekstrom (Audi S1) in 4'04"575; 4. Timerzyanov (Ford Fiesta) in 4'08"778; 5. Gronholm (Ford Fiesta) in 4'12"759; 6. Block (Ford Focus).

Classifica (dopo round 4): 1. Ekstrom 101 punti; 2. Kristoffer son 98; 3. Solberg 87; 4. T. Hansen 72; 5. Loeb 61; 6. Bakkerud 52; 7. Scheider 49; 8. Heikkinen 42; 9. Block 39; 10. Nitiss 37.



*Libero di scegliere
solo quello che ti serve.*

A

L'ADSL SENZA
PROBLEMI

19^{,95}
€

AL MESE
PER SEMPRE

+ ATTIVAZIONE
GRATIS

ADSL OPEN

CHIAMATE E ADSL
SENZA LIMITI
FINO A 20 MEGA

ANCHE PER
PARTITA IVA

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

tiscali.it

130 | TISCALI STORE

T TISCALI



CHI SI ESTRANEA DALLA LOTTA...
LA SEGUE SU FIGHT NETWORK ITALIA

IL VERO FIGHT LO VEDI SOLO DA NOI.

Fight Network Italia, il primo canale completamente dedicato agli sport da combattimento.

Seguici su www.fightnetworkitalia.it  facebook.com/fightnetworkitalia

**SKY | FIGHT
804 | NETWORK
ITALIA**

WATCH. JOIN. LIVE.