

**ESCLUSIVO ROMA E LA FORMULA E, PARLA IL SINDACO VIRGINIA RAGGI**

AUT 6.50 € - BE 6.00 € - E 5.50 €  
MC, COTE D'AZUR 5.50 € - PE 6.00 € - F 5.50 €  
FR 6.00 € - I 5.50 € - J 5.50 €  
CH 6.00 € - C 6.00 € - G 6.00 € - L 5.50 €  
CH 6.00 € - C 6.00 € - G 6.00 € - L 5.50 €

# AUTO SPRI NT

n. 27

Anno LVI Settimanale  
4-10 luglio 2017

3 Euro (Italy only)



**MONDIALE RALLY**  
In Polonia Hyundai fa doppietta con Neuville e Paddon. Tanak ko

**POSTER-STORY  
IN REGALO**



La storia  
dei Gp di F1



**VERSO IL GP AUSTRIA**

# IL PROVOCATORE MASCHERATO

Il Circus sbarca a Spielberg con i riflettori puntati solo su Vettel, il suo rivale Hamilton ha potuto caricare un'altra trappola mentre come al solito faceva finta di niente...

# La vostra passione, sempre più in alto.



## COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Tornanti, salite, valichi. Una sfida come nessun'altra, dove il fascino della storia si incontra con quello delle montagne più belle del mondo. Una sfida riservata a chi non si accontenta delle pianure, a chi vuole portare la propria passione sempre più in alto. È la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Unica.

Quest'anno la Coppa d'Oro delle Dolomiti celebra il suo settantesimo anniversario. Esserci significa essere dentro la storia.

# 2017

## 20 | 23 luglio CORTINA D'AMPEZZO



Iscrizioni online: [www.coppadorodelledolomiti.it](http://www.coppadorodelledolomiti.it)  
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB  
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



SPORT





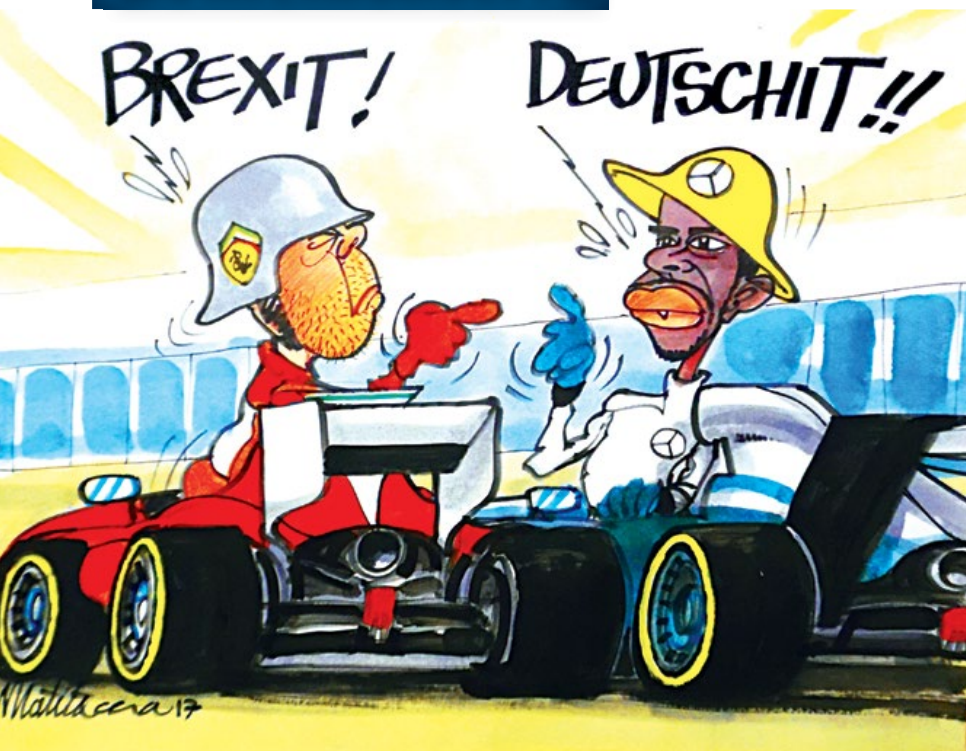
## Polemiche oltre la zona Drs

**I**l Circus della Formula Uno sbarca in Austria con le polemiche abbondantemente oltre la zona Drs sull'onda lunga del primo caso scottante nel Mondiale dei Nuovi Mostri. È materia bollente e che divide, quella innescata dai fatti di Baku. Una lunga coda, a volte anche velenosa, che va ben oltre il meeting Fia in Place de la Concorde a Parigi dove Sebastian Vettel è arrivato nel giorno del suo trentesimo compleanno. Certo, avrebbe preferito trascorrerla altrove la giornata, il ferrarista. Ma il suo plateale fallo di reazione a Baku ha richiesto quel supplemento d'indagine proprio nella settimana in cui si torna in pista con il nono round della serie che bussa alle porte. Comunque sia, oltre il summit parigino, al di là della reazione scomposta del tedesco deflagrata ben al di sopra dei 10" di stop and go, sullo sfondo rimane la "trappola" che ha fatto da detonatore a tutta questa vicenda. Ovvero il piedino magico di Lewis Hamilton, troppo docile su quell'acceleratore che lui è abituato a spingere a fondo come forse nessuno da alcuni anni a questa parte.

Se da un lato Vettel ha perso la testa con una reazione eccessiva, isterica e sopra le righe, dall'altro Lewis ha mantenuto la calma fingendosi del tutto sorpreso dal gran frastuono che aveva innescato con quel piede destro divenuto un po' troppo al marzapane anche in presenza di una Safety Car.

È nata da questi presupposti la copertina di questo numero di Autosprint che va in stampa mentre a Parigi si è continuato a parlare ancora della vicenda. Mentre su Vettel si sono accesi tutti i riflettori, Hamilton è riuscito per l'ennesima volta a farla franca. Campione in pista. E anche d'astuzia: spesso le sue trappole sono così ben architettate che lui ci passa pure da angioletto. È quello che emerge riguardando la sua carriera, alla quale quest'anno vuole aggiungere il quarto titolo iridato. Mentre si discute ancora sul perverso gioco di azione e reazione, sulla bilancia delle attenzioni sono gli uomini a prendersi tutta la scena diventando ancora più ingombranti di quelle monoposto vitaminizzate e muscolose. Farà caldo nel week-end in Austria. Molto caldo. ●

### domenicaserre



### FORMULA UNO

- 8 VERSO GP AUSTRIA IL PROVOCATORE
- 18 VERSO GP AUSTRIA SEB IN PRIMA PAGINA
- 23 VERSO GP AUSTRIA LA TECNICA
- 24 VERSO GP AUSTRIA IL RED BULL RING
- 26 VERSO GP AUSTRIA CRISI DI COPPIA
- 30 VERSO GP AUSTRIA FURBATO IN SAUBER

### VELOCITÀ

- 38 INDYCAR IL PUNTO
- 68 DTM BMW FA IL BIS
- 70 F3 FIA GUNTHER IN VETTA
- 72 GT OPEN PASSO IMPERIALE
- 74 TCR E TCS ALTOÈ SUGLI SCUDI
- 76 SALITA TRENTO-BONDONE

### STORIE

- 42 ROMA CITTÀ APERTA
- 60 PIKES PEAK DUMAS RACCONTA

### RALLY

- 46 WRC POLONIA A NEUVILLE
- 54 SICUREZZA BRACCIALETTA DELLA SALUTE
- 56 TRICOLORE STRANIERI NON PER CASO
- 64 RAID IL LEONE GONFIA I MUSCOLI

### RUBRICHE

- 4 IL FLOBERT
- 16 LE TELEVISIONI
- 22 BASTIAN CONTRARIO
- 32 CUORE DA CORSA
- 66 RALLYSPRINT
- 67 PISTASPRINT
- 80 LE CLASSIFICHE
- 81 L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82 POSTASPRINT



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

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



# Caspio che casino!

IL CASO HAMILTON-VETTEL DIVIDE DOPO BAKU DOVE LA DISORGANIZZAZIONE HA MESSO SALE ALLA CORSA

## Fantasmì

Che spettacolo, quanti colpi di scena! Davvero un bel Gran Premio quello di Baku, nel quale la totale disorganizzazione ha messo sale alla corsa. A proposito, avete visto che meraviglia quei palazzi ottocenteschi, come a Parigi, Londra o Milano, ai bordi del circuito? Bene: riguardate le immagini con cura e scoprirete che ai balconi, alle finestre, non c'era nessuno. Né una persona né un vaso di fiori, uno striscione, una bandiera o altro. Perché metà degli edifici, pubblici o privati che siano, in realtà sono sempre vuoti. Non ci vive nessuno. Ma fanno coreografia, danno l'idea di una Baku allineata con l'Europa. E in parte lo è, perché è una capitale vivace, piena di ottimi ristoranti (anche italiani), intrisa di business gas-petroliero.

## Nera

La verità sta sempre altrove. Sul caso Hamilton-Vettel ad esempio i punti di vista hanno offerto una gamma sterminata di sfumature. Più morbide, nei confronti di Vettel, soprattutto da noi. Un breve viaggio tra le pagine dei giornali stranieri ha offerto una panoramica di giudizi decisamente severi nei confronti del biondino Ferrari. In molti si sono persino domandati come mai non sia stata esposta una bandiera nera all'istante.

## Barbablu

A proposito, che ci faceva il neo-barbuto Flavio Briatore a Baku? Se lo sono chiesti in molti, con la conclusione che era lì per assistere il suo pilota Fernando Alonso, di cui è sempre manager. E invece no: Briatore a Baku è di casa e conosce benissimo chi organizza il Gran Premio, essendo stato proprio lui a mettere in contatto il governo dell'Azerbaijan con Bernie Ecclestone. Il governo dell'Azerbaijan??? Sì, perché Briatore ha conosciuto alcuni degli uomini più influenti di questo Paese nei locali del Billionaire, qualche estate fa. Politici che sono stati in Costa Smeralda ma non a Roma: c'est la vie...



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





### PER RED BULL PRIMA VITTORIA NEL MONDIALE DEI NUOVI MOSTRI

Sfiora i muretti ma sale sul primo gradino del podio Ricciardo sotto con Stroll (alla fine 3°). Daniel ha approfittato del caos Hamilton-Vettel, a sinistra poco prima del fattaccio dietro alla safety car e ha regalato alla Red Bull la prima vittoria nella F.1 dei nuovi mostri





## Lezione

In molti, di fronte alle troppe interruzioni del Gp, di fronte alle fatiche per recuperare macchine danneggiate o detriti, hanno rivalutato la perizia, la velocità e la qualità dei commissari di Montecarlo, molti dei quali sono italiani. I quali potrebbero trasferirsi a Baku per tenere un stage agli organizzatori locali.

## Buonismi

Sebastian Ocon è un ragazzo che conquista col suo ottimo italiano, le buone maniere, la scelta dei termini appropriati per spiegarsi. Al punto da dare l'impressione che sia uno di quei piloti gentili che non andranno mai forte. E invece no. Ocon è velocissimo, decisissimo e paraculissimo, sempre pronto a sfidare la sciabola per sfidare chiunque, soprattutto il suo compagno di squadra Perez, che una volta partito Hulkenberg pensava di prendersi la leadership del team. E invece...

## Trattore

Ma non si era detto "Mezzi pesanti in pista mai più!". A noi pare di sì, dopo la tragedia Bianchi, se non andiamo errati. Invece, beh i muletti, le gru mobili, i trattori vagavano per il circuito di Baku come se niente fosse. Tanto, la memoria è sempre troppo corta.

## Lubrificazione

L'olio ha sempre creato polemiche. L'olio di ricino lo ricordano bene alcuni anziani anti-regime, che lo ricevevano come punizione per il mancato allineamento. Poi c'è quel ritornello che sentivamo da bambini: «Guarda che se non fai il bravo ti dò l'olio di ricino!». Una minaccia acquosa che ci costringeva a mettere giudizio per qualche ora. Adesso ecco l'olio che invece fa bene alla benzina perché, opportunamente miscelato con una polverina, fornisce più cavalli. E subito a Baku, dopo la messa in guardia della Fia ai team, si è scatenata la corsa alla scoperta di chi per primo avrebbe avuto l'idea. Ferrari? Mercedes? Renault? (in ordine alfabetico, ci mancherebbe!). Tutti negano. Ci sarebbe un indiziato giapponese, la Honda, ma fa un po' ridere...



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





## Due

Mentre il mercato piloti scatena movimenti sotterranei, resta in piedi la questione di come sistemare due figure decisamente interessanti per i tifosi e per Liberty Media. Vale a dire Alonso e Kubica. Il fatto è che non pare semplice risolvere il doppio rebus, per motivi diversi. Alonso è scomodo per tutti e i team che potrebbero davvero comportare una svolta sono solo tre. Ferrari, Mercedes e Red Bull (sempre in ordine alfabetico), tutti intasati o poco propensi. Anche se Alonso al posto di Raikkonen o di Bottas farebbe impennare ogni indice di gradimento, salvo gli indici di Vettel o di Hamilton. Per Kubica noi continuiamo a sperare che la Renault si dia una mossa. Magari smentendo Jacques Villeneuve che considera questa opzione "senza senso", rispetto all'ingaggio di un giovane. Tipo chi? Chi potrebbe dare una ventata di passione, interesse, entusiasmo più di Robert al rientro? Nessuno. Ma proprio nessuno.

## Scoperte

Gira voce di un nuovo team pronto a entrare in scena in Formula Uno l'anno prossimo, o magari nel 2019. Se ne parla, ovviamente si dice che avrebbe già ingaggiato i tecnici lasciati liberi dalla Manor o Marussia che dir si voglia. E ci sta. Però non esce il nome del titolare. Noi di Flobert, che nasiamo le notizie prima di chiunque altro, possiamo rivelarvi che si tratta di Mino Raiola, sì, proprio lui, il manager italo-olandese (!) di Gigio Donnarumma e tanti altri. Nel clima di novità al fulmicotone che vuole creare Liberty Media, Raiola avrebbe avuto il permesso da Ross Brawn per schierare due piloti fuori dagli schemi: Fabrizio Corona (che così pareggia il conto con Belen legata al motociclista Iannone) e Gianluca Vacchi, il più fotografato fanciuzza del mondo social, bravissimo a farsi trovare da qualsiasi parte del pianeta, unico nel vendersi. Gli sponsor sono già in coda: questa sì che è vera F.1!

## Record

La prima, bellissima vettura stradale di Dallara viaggia verso le prime consegne. La lista di chi l'ha acquistata a prima vista è lunga e illustre. Comprende anche tre o quattro nostri amici. I quali non vedono l'ora di saltarci dentro e lavorare con il piede destro. La domanda è: chi sarà il primo a battere il record del mondo sul tratto della Cisa da Varano a Parma? Chi la sa lunga ha già sparato un nome: Sergio Marchionne.

## Femmine

Non c'è più l'unica donna-manager della F.1, al muretto dei Gran Premi. Monisha Kaltenborn si è fatta da parte (o è stata messa) dalla proprietà della Sauber, che rivendica un cambio di passo e una svolta netta, per garantirsi un futuro. Molto autoritaria, molto sicura di sé, anche molto gentile, Monisha ha segnato gli anni del dopo-accordo Bmw, ma sotto la sua gestione non ci sono più stati grandi risultati. In particolare modo, non sono arrivati né sponsor importanti né finanziatori. Una alternanza annunciata, probabilmente con Frederic Vasseur, del quale in Renault – ma non è una novità – non si è capito il valore.

## Calendari

Nel numero scorso di Autosprint avrete certamente dato un occhio al calendario di Formula Uno del 2018, nel quale ci sono ventuno gare. Non poche, ma Liberty non intende fermarsi qui e ha preso contatti per altre corse iridate, l'anno prossimo, in Lituania, alle Malvinas, in Costa d'Avorio e ad Anchorage, in inverno e con la neve: figataaaa!

## Appuntamento

Oramai siamo vicini al Gran Premio d'Austria sul circuito di Zeltweg, che una volta si chiamava così dal nome della località dove è situato, poi è stato ribattezzato A1 Ring e adesso è il Red Bull Ring dal nome dell'azienda che ha acquistato l'impianto. Ci saranno molte cose gustose di contorno alla F.1. Cominciando da una esibizione di Sport Prototipo di una volta tra le quali una Ferrari 512 S. La guiderà Jean Alesi, che ha sempre avuto una grande passione per il passato e che sognava di fare una 24 Ore di Le Mans col Cavallino. Magari in coppia con l'amico Gerhard Berger... ●

**OCON. EDUCATISSIMO  
E VELOCISSIMO**

Sopra Ocon, educatissimo e gentile fuori dall'abitacolo quanto deciso e velocissimo in pista. Sotto, Alonso: il suo nome è uno tra i più gettonati a radio mercato. A sinistra, Hamilton nell'imbuco di Baku, circuito che fa storcere il naso a molti appassionati e diversi addetti ai lavori

**T**utti a fulminare con lo sguardo Vettel perché a Baku ha sbagliato e non deve ripetere mai più la folle bottarella a Hamilton. Il che ci può stare, eccome. Visto che Seb non doveva fare quello che ha fatto. Proprio no. Per un secondo della sua vita ha abboccato, vestendo le penne del pollo. E pagandola. Magari subito solo la prima rata. Detto questo, per dirla tutta, vogliamo andare oltre e occuparci anche di chi vanta una sontuosa carriera da volpe?

Su, quello del presunto brake testing, della temuta inchiodatina che in realtà non c'è mai stata, è un falso problema, una questione del tutto mal posta.

#### La frenata inesistente? C'è ben altro

I dati della telemetria dimostrano inequivocabilmente che Lewis non ha frenato, no, ma appena fuori dalla curva 15 ha fatto ben di peggio.

Se sei alla guida di una monoposto di F.1 da capofila sotto Safety-Car e all'uscita di una curvettina lenta non acceleri, quindi, clamorosamente non divori il rettilineo, ma lasci schizzare via l'auto dell'organizzazione e resti a 49 all'ora come lo zio Raniero sull'Apetto Piaggio, be', fai peggio ancora che frenare. Caricando istantaneamente una trappola ancor più subdola, per lo sventurato che ti sta dietro. Non bisogna per forza frenare per perdere velocità e rallentare, è sufficiente mollare l'acceleratore in uscita da una curva cieca - sapendo d'avere un rivale incollato in scia, - per dar luogo a un comportamento esplosivamente ultrapericoloso.

D'altronde in Formula Uno il personaggio Hamilton da dieci anni si muove in partita doppia. Non solo cerca d'andare più veloce di tutti, peraltro molto

**IL FATTACCIO DI BAKU NON DEVE CERTO VEDERE I RIFLETTORI PUNTATI SOLO SU VETTEL. PERCHÉ HAMILTON VANTA UN VIATICO IMPRESSIONANTE DI TRAPPOLE CARICATE E SCATTATE MENTRE LUI FACEVA FINTA DI NIENTE...**

# Il provocatore mascher

#### BELLA FREGATURA CHE MI HAI RIFILATO...

Sembra quasi che Vettel rimproveri Hamilton per la trappola che gli ha caricato nel Gp di Baku, nella quale lui è caduto, con le conseguenze che sapete...





ato

## VERSO GP AUSTRIA

← spesso riuscendoci e spiegando al mondo di essere un grandissimo pilota, sia sul giro secco in prova che in gara.

No, non basta questo, Hammer corre più di chiunque altro guardando l'avversario diretto, piazzando in modo del tutto gratuito scherzetti al limite e molto spesso oltre il limite dell'antisportività più snervente.

C'è tutta una letteratura da mattinali automobilistico-giudiziari che inizia nel 2007, l'anno del debutto nei Gp, quando tirò scemo Alonso facendogliene di ogni e poi recitando puntualmente la parte del coniglietto arruffato capitato lì per caso.

### Dopo Ungheria 2007 nulla fu come prima

In F1 c'è un momento dopo il quale nulla è più come prima. Quando nasce il Provocatore Mascherato. È il weekend del Gp d'Ungheria, nel cuore dell'estate 2007, mentre infuria la lotta tra Ferrari e McLaren e soprattutto tra i due galletti di quest'ultima, Alonso e Hamilton.

Nel team vige una regola non scritta ma ferrea: nell'ultima manche di qualifica esce per primo dai box - quindi col vantaggio di una chance in più per mirare alla pole - una volta l'uno, una volta l'altro. Lewis sfrutta la cosa a Silverstone, a Hockenheim un contrattempo fa saltare il turno, quindi all'Hungaroring tocca a Alonso. Chiaro, no? Ma Hamilton uscendo dalla pit-lane infila beffardo Nando e ciao, cipperimerlo.

Logico, caliente com'è, Matador sbrocca e via radio urla chiedendo il rispetto del principio. Ma Lewis manco lo vede. Ron Dennis al muretto sbrocca a sua volta: l'unica a questo punto è fermare il suo pupillo Hamilton al cambio gomme, stoppandolo per un giro e risarcendo Alonso del maltolto.

Ma è Nando a rientrare per primo, cambiando gomme e inchiodandosi in piazzola, di fatto bloccando Lewis che ci resta malissimo. Morale, la squadra lo fa artatamente ripartire con 20 secondi di ritardo e Hamilton, in coda come sull'A4, voleva fregare ma resta fregato, mentre Nando stacca la pole. Apriti cielo.

Lewis, in torto marcio, tuona in team radio: «Non chiedetemi mai più di fare una cosa del genere». Dennis furibondo tira le cuffie in aria, mentre apprende d'essere convocato in direzione gara insieme ai suoi piloti.

Morale, codice sportivo violato, cancellati al team i punti del Gp, Alonso perde la pole e viene retrocesso sesto. Hamilton va davanti in griglia e gode. Lui, che ha violato il regolamento interno, va a vincere il Gp, mostrando per tutto il weekend gli occhioni raddolcenti del cerbiatto scampato di soffio ai bracconieri cattivi.

Nasce in quei momenti la leggenda meravigliosa del peluche mannaro. Del soffice gattino patato broncioso e arruffato, il quale, mentre squittisce facendo finta d'avere la bua, t'ha sgarrato la schiena aprendoti un'asola che ci passa tranquillo uno Scania in testacoda, pure col semirimorchio.

### Provocatore dietro safety-Car

Asola che strappa mica solo Nando. Come in quel pomeriggio di pioggia in Giappone, appunto nel

### HAMILTON DAVANTI CARICA LA TRAPPOLA?

Hamilton e Vettel nel Gp azero, sotto. Il contatto tra i due e la reazione di Seb stanno cambiando il clima del mondiale, imprimendo una svolta polemica. Sotto, gli episodi più controversi con Lewis protagonista



### 2007 Gp Europa



### 2007 Gp Ungheria



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

### 2010 Con Webber e Vettel



### 2008 Gp Canada, contatto con Kimi



# Il Circus si divide sui fatti del Gp azero

TUTTI I PERSONAGGI PIÙ INFLUENTI DELLA FORMULA UNO FORNISCONO LA LORO OPINIONE DIPINGENDO UNA REALTÀ COMPLESSA E A TINTE GRIGIE, NON CERTO DIVISA IN BIANCO E NERO



**NIKI LAUDA**

«Sebastian Vettel lo considero come Michael Schumacher che diceva sempre di non aver fatto nulla di male. Quando si commette un errore, si entra in un universo parallelo in cui non si riconoscono le proprie responsabilità. E io penso che un giorno Lewis finirà per colpirlo non con la macchina ma con un pugno».



**TOTO WOLFF**

«Vorrei cercare di capire nel dettaglio anche il punto di vista di Seb, in ogni caso se un comportamento non regolamentare viene portato avanti in modo intenzionale e sotto l'impulso del momento, non va bene. In fondo Vettel è un quattro volte campione del mondo e in questo ruolo deve dare esempio di cosa si può fare e cosa non si deve fare quando si è alla guida di una monoposto. Quanto a Lewis, non ha fatto nulla di sbagliato, proibito o irregolare, è assolutamente a posto».



**BERNIE ECCLESTONE**

«Per ciò che è successo a Baku tra Hamilton e Vettel, ritengo che siamo di fronte a cose che possono accadere nelle corse. Hamilton stava semplicemente cercando di creare difficoltà a Vettel rallentando, e per questo creando i presupposti per il successivo contatto. Vettel ha poi reagito, e io giudico questo normale, per dimostrare a Hamilton che aveva perfettamente compreso le sue reali intenzioni».



**DANIEL RICCIARDO**

«A volte probabilmente Seb non pensa alle conseguenze di ciò che fa, forse preso dall'istinto del momento. Io lo rispetto molto per le sue capacità e per il suo amore dello Sport, che tuttavia a volte diventa temperamentale fino a sconfinare in comportamenti accesi. Posso capire, anche se a Baku,

forse si è lasciato prendere dalla rabbia del momento, non c'è altra spiegazione».



**HELMUT MARKO**

«Hamilton ha rallentato in faccia a Vettel che s'è arrabbiato e subito dopo vendicato. È stato provocato e ha reagito. Andavano puniti entrambi. Tra l'altro la Mercedes per la protezione del collo che non era stata fissata adeguatamente. Tutto ciò avrebbe bilanciato le cose in modo più giusto».



**JACKIE STEWART**

«Attenzione, io non mi concentrerei solo su ciò che ha fatto Vettel. Va anche dovutamente considerato tutto quello che ha causato il contatto. Cioè il fatto che Lewis ha rallentato in faccia a Vettel così velocemente e in un punto del tracciato in cui non era del tutto plausibile. Questo imprevisto ha provocato uno shock a Sebastian che ha istintivamente affiancato

Lewis per domandargli a muso duro che diavolo avesse combinato. Poi, certo, lo stesso Vettel si è scontrato con Hamilton. Cosa sbagliata, un comportamento inappropriato e non giustificabile. Però sarebbe troppo facile prendersela solo col tedesco, visto che ciò che ha causato la sua reazione sbagliata è ciò che è accaduto subito prima».



**FLAVIO BRIATORE**

«È molto strano quello che ha fatto Vettel, è inconcepibile. Non so che cosa sia successo a Sebastian. È possibile che Hamilton sia sceso di velocità, ma erano dietro una safety car a 80 all'ora... Non capisco che cosa gli sia saltato in testa per prendere a ruotale Lewis. Non esiste, hai tutte le telecamere del mondo che ti guardano, ma che cosa voleva ottenere? Poteva vincere se non faceva quella cavolata. Non vedo perché Hamilton avrebbe dovuto rischiare di farsi tamponare da Vettel frenando di colpo. L'inglese aveva tutto interesse che la gara ripartisse senza intoppi, che tutto filasse liscio. Era lui che guidava la macchina per vincere»



2007 Gp Giappone



## VERSO GP AUSTRIA

2007, quando giocando all'elastico dietro la safety car - un suo glorioso cavallo di battaglia - il gattino patato bruncioso e arruffato fa spataccare il giovane Vettel, su Toro Rosso, contro l'esperto e incazzatissimo Webber, su Red Bull.

Lì per lì tutti se la prendono con Seb, poi esce fuori un filmato che mostra Hamilton fare chewin-gum alla furba dietro la safety mandando nei casini quelli dietro di lui, ma le immagini spariscono subito di circolazione così, nell'imbarazzo generale e senza conseguenza alcuna, la vicenda vien messa a tacere.

Pochi mesi prima, al Gp d'Europa al Nurburgring, il peluche mannaro, finito fuori pista, aveva fatto occhioni a un gruista, che l'aveva sollevato e rimesso in gioco, scatenando le ire di chiunque e costringendo la Fia a decidere, dal Gran Premio di Turchia, che i commissari non potranno più intervenire per agevolare la ripresa della corsa dei piloti usciti di pista. I quali devono tirarsi fuori dai guai contando solo sui propri mezzi.

### Il fattaccio di Melbourne 2009

Siamo solo all'inizio. Saltandone qualcuno, sennò si fa notte, vale la pena andare direttamente al casino del post-Australia 2009. Qui, a coppe date, i commissari Fia, visti nuovi elementi acquisiti, ribaltano l'inchiesta sulla decisione che aveva privato Trulli e la Toyota del terzo posto per sorpasso avvenuto al giro 57 in regime di safety car a vantaggio di Hamilton su McLaren, promosso sul podio.

A caldo Lewis aveva dichiarato d'aver lasciato deliberatamente passare Trulli, «non sapendo, poiché eravamo in regime di safety e io lo avevo superato il giro prima, se il terzo posto spettasse a me o a lui», per poi cambiare versione davanti ai giudici e sostenere che era stato scavalcato e basta, ignorandone il motivo.

Morale, stavolta anche gli inquirenti, come le formiche, nel loro piccolo s'incazzano e come il compianto Santi Licheri, si ritirano per deliberare. Uscendone torvi ma chiari: Lewis Hamilton è stato bugiardo e antisportivo, avendo infranto il comma C dell'articolo 151 e in virtù di ciò, ex articolo 158, sorry Lewis, sei colpevole di falsa testimonianza. Condotto antisportiva, dichiarazioni ingannevoli assai nonché mistificatorie. Così viene restituito il terzo posto a Trulli e il pilota McLaren è escluso dall'ordine d'arrivo. Alla fine, in McLaren, perde il posto il vecchio diavolo Dave Ryan e via andare.

Lewis diventa il primo squalificato della storia perché Pinocchio.

### La retromarcia di Montecarlo 2011

Non male anche - stavolta con stridente retromarcia a rovescio -, l'episodio di Monaco 2011, prima agonistico e poi anche no. Hamilton e Maldonado si toccano e il venezuelano deve ritirarsi. Così nel dopocorsa Lewis si becca venti secondi di penalty, poiché ritenuto responsabile, ma tiene la sesta posizione, visto che il settimo è troppo lontano.

Wow, s'aprono le cateratte: Hamilton contesta la Fia, per aver subito pure un precedente drive-through in un altro episodio di gara e poi per la pena del successivo contatto, lamentandosi con Lee



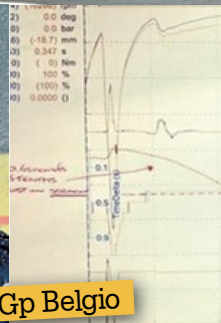
### CONTATTO ELETRIZZANTE

La processione dietro la Safety Car è destinata a sfociare in un contatto con tanto di reazione che a tutt'oggi sono i momenti più caldi del mondiale 2017

### 2009 Gp Australia



### 2012 Telemetria Gp Belgio





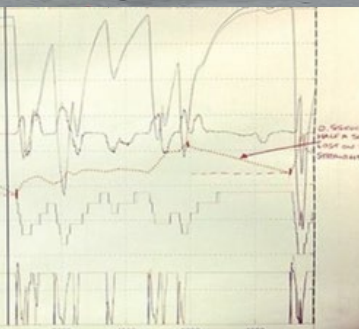
fotografie SUTTON-IMAGES.COM



2009 Gp Australia



2011 Gp Monaco



### EMANUELE PIRRO

«Penso che Vettel si sia fatto sorprendere da Hamilton che vedendolo così vicino non aveva convenienza a partire in quel momento. È un sottilissimo gioco psicologico che alla fine rende vulnerabile il primo che perde le staffe, in questo caso è stato Vettel. A mio avviso in realtà l'intenzione reale di Hamilton non era certo quella di farsi tamponare ma più concretamente di sorprendere il rivale nella ripartenza, come sempre si fa in questi casi».



### CHRIS HORNER

«Quello tra Sebastian Vettel verso Lewis Hamilton in Azerbaijan è stato il tipico caso di "red mist", di un atto effettutato sotto l'impulso del momento. Ovviamente Sebastian pensava che Lewis gli avesse frenato in faccia, così si è fatto prendere dalla rabbia e ha reagito immediatamente in modo assolutamente istintivo. Ovvio, dopo di questo una penalità era inevitabile. Però da una parte tutto ciò non mi dispiace: è positivo vedere che i piloti possano provare delle emozioni. Tutto questo è divertente oltre che umano. In fondo siamo di fronte a due piloti che lottano per il mondiale, dando spettacolo senza che

nessuno abbia rischiato neppur lontanamente di farsi male, quindi dov'è il problema? È stato un grande show televisivo, di gran lunga più bello rispetto a quando Hamilton ha chiesto che Bottas fosse rallentato per farlo passare. Ecco, quello sì che è stato davvero imbarazzante».



### JACQUES VILLENEUVE

«Io non farei paralleli risfoderando quando Michael Schumacher mi colpì, a Jerez nel 1997. Stavolta andavano a 20 km/h quando è successo, quindi cosa vuoi che sia... Ovviamente è stato poco bello a vedersi, ma la verità è che Lewis gli ha rallentato in faccia, anzi, non ha accelerato quando doveva, quindi posso capire, sono pilota anch'io... Se uno mi gioca uno scherzo del genere, potrei reagire. E comunque si è poi preso una penalità, la più grande che poteva subire, secondo le nuove regole, quindi, comunque la si pensi, ha pagato abbastanza».



### GIAN CARLO MINARDI

«Premetto che in tutti i fatti di Baku, sia per quanto riguarda Hamilton che Vettel c'è un minimo comune denominatore negativo: hanno dato entrambi un pessimo esempio, dal punto di vista sportivo. Anche

verso i giovani che iniziano a correre e non devono certo avere modelli di comportamento del genere. Vettel ha sicuramente sbagliato a reagire. Le immagini sono chiare e la penalità dello stop and go è più che giusta. Un quattro volte campione del mondo come il tedesco non può permettersi di perdere la testa commettendo un gesto decisamente anti-sportivo. Se avrebbe dovuto contattare immediatamente il suo team informandolo che Hamilton non aveva rispettato il regolamento. Il regolamento è chiaro. Tra la safety-car e la prima monoposto non può esserci una distanza superiore allo spazio di dieci vetture. Inoltre dal momento che la safety-car spegne le luci, non sono ammesse ripartenze. In quella circostanza invece Hamilton ha volontariamente e vistosamente rallentato, andando contro il regolamento stesso, come succede praticamente in tutte le occasioni».



### DAMON HILL

«Se fai su una normale strada pubblica la cosa che Vettel ha fatto in pista a Baku, viene arrestato. È stata una cosa non bella da vedere e che comunque un quattro volte campione del mondo deve assolutamente evitare. Sì, gli è andato chiaramente il sangue al cervello. Penso che lui e Lewis non si siano capiti, di fondo c'è stato un misunderstanding. bastava stare calmi, parlare e chiarire il tutto,

ma è facile dirlo difficile farlo. Fino a poche gare fa Lewis diceva che era bellissimo combattere con Seb per il titolo, mentre adesso penso che la faccenda abbia preso una piega completamente diversa...».



### EDDIE JORDAN

«Ciò che è accaduto è tale e quale a rifilare una gran capocciata mentre giochi a calcio. Visti i punti della patente sottratti, i commissari hanno chiaramente riconosciuto tutta la colpa che aveva Vettel nel compiere il suo gesto di reazione. Che non può essere giudicato accettabile in nessun caso, indipendentemente da quello che è accaduto subito prima. Non puoi mica farti giustizia da solo. Nella vita e tanto meno nello Sport».



### ENRICO ZANARINI

«Causa e effetto dovrebbero valere lo stesso, se si analizza l'episodio chiave: a Baku Lewis non ha accelerato, applicando il suo solito metodo di restart che in una gara di formula promozionale sarebbe stato sanzionato. Vettel ha reagito in modo infantile, perdendo calma e concentrazione e mostrando il lato sbagliato del motorsport. Per me, era da cartellino rosso per entrambi».

McKenzie della Bbc d'esser stato convocato dai commissari complessivamente ben sei volte nelle ultime cinque gare. E buttando là una domandina carina, dall'effetto sociomediatico nucleare: «Forse è perché sono nero?». Poi in serata si scusa per le dichiarazioni rilasciate.

### Il Twittergate di Spa 2012

Gp del Belgio 2012. Hamilton si becca circa otto decimi da Button in prova e su Twitter sottolinea che ha perso ben sei decimi in rettilineo, avendo deciso di utilizzare la vecchia ala posteriore invece della nuova, approvata dal compagno Jenson.

Per rafforzare la tesi, pubblica l'immagine riservatissima e vietatissima della telemetria, condendola con la simpatica sigla Wtf, che sta per "What the fuck", cioè più o meno "E che cazzo!", rendendo pubblico un documento assolutamente confidenziale.

Martin Whitmarsh, boss McLaren, lo fa rimuovere e commenta: «Certamente non stava riflettendo molto, ha valutato male la situazione».

Button, classico ragazzo d'oro che tutte le suocere sognerebbero d'avere per genero, stavolta sbotta, alle soglie dell'imprecazione michelangeloeca: «Lavoriamo tanto per migliorare la macchina e cerchiamo di tenere tutto segreto. Non avrei voluto vedere tutto riportato su Twitter. Era l'intera telemetria delle qualifiche, non solo i dati dell'ala posteriore». Nei confronti di Lewis non vengono comunque intraprese azioni disciplinari.

### Nessuno è adamantino, ma qui la faccenda è diversa

Solita storia. La verità è che non ha senso stracciarsi le vesti. I grandi campioni non sono mai terzi francescani. Nelle corse l'eroe senza macchia non esiste proprio. Vedi Senna e Schumacher, con rispetto parlando, pur nelle rispettive e reciproche diversità delle fedine sportive.

Il problema non sta quindi nelle scorrettezze reali o presunte di Lewis, ma resta insito nel suo atteggiamento che va ben al di là delle manovre e dell'asfalto, visto che semina sistematicamente veleni che non lasciano traccia, né sulle telemetrie né sui rivali.

Tanto che per prenderlo finalmente in castagna, più che Charlie Whiting ci vorrebbe Angela Lansbury nel ruolo della scrittrice e detective dilettante Jessica B. Fletcher. La Signora in Giallo.

### Critica la Ferrari e poi fa peggio

Prendi Lewis alla vigilia di Baku. Intervistato da Sky Sports, commentando i malumori di Raikkonen nell'immediato post-Montecarlo, butta là un irritante e vetrolesco: «Mi sembra chiaro che la Ferrari abbia scelto quale sia il pilota numero 1, perciò spingono per assicurarsi che Sebastian ottenga il massimo da ogni weekend».

Poi, nel finale del Gp azeri, con la stessa bocca, chiede in team radio di fermare Bottas, il quale si sta guadagnando sul campo il secondo posto con Stroll, per usare il finlandese come il furgone del latte, tappando Vettel e distruggendogli la gara.

Della serie, medico delle presunte piaghe altrui, cortesemente prima cura te stesso.



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

### 2015 Gp Giappone



### QUELLA SFIDA SNERVANTE CON NICO ROSBERG

L'eterna sfida con Rosberg è finita nel 2016 con la sconfitta di Hamilton e pure con la rinuncia a continuare la carriera da parte del tedesco neo-iridato. Posto sotto pressione eccessiva? In alto, Lewis e Seb: non è più tempo d'abbracci...

### Un problema di postura

Si potrebbe andare avanti per pagine e pagine, mostrando i comportamenti contraddittori, non regolari e reiterati di Lewis - per esempio la sua epopea di toccate col povero Massa quando era a fine carriera in Ferrari o il confronto spaccanervi con Rosberg, perso ma così psicologicamente sbroccante che alla fine il tedesco preferisce piantarla lì e andare a vendere gelati - da scrivervi un libro, di più, un messale, ma sarebbe solo noioso - in ogni caso, a scanso equivoci, forniamo apposito specchietto -, e non sposterebbe di un millimetro la conclusione, che è di poche righe.

## SONO MOLTISSIMI GLI EPISODI CONTROVERSI CHE VEDONO HAMILTON NELL'OCCHIO DEL MIRINO

ANNO	GP	GRIGLIA	GARA	COMMENTO
2007	Europa	10°	9°	Fora colpito da una Bmw, si gira nella via di fuga, tiene il motore acceso e viene rimesso in pista (polemiche). Sta fuori troppo con gomme da asciutto e non recupera
2007	Ungheria	1°	1°	Polemiche con Alonso in qualifica: non rispetta la strategia del team. Fernando lo ostacola e viene penalizzato
2007	Giappone	1°	1°	Domina, ma un suo brusco rallentamento dietro la safety car fa schiantare Vettel su Webber
2008	Belgio	1°	3°	Passa Raikkonen traendo vantaggio e viene penalizzato da 1° a 3°
2009	Australia	18°	-	Squalificato per aver mentito ai commissari (era 4°, poi 3°)
2010	Europa	3°	2°	Supera la safety car: penalizzato con drive through ma non perde posizioni. L'accaduto manda su tutte le furie la Ferrari, i cui piloti, intrappolati dalla safety car, vedono sfumare un possibile arrivo a podio
2012	Europa	2°	19°	Quando le gomme posteriori lo mollano, Maldonado lo attacca, lui resiste e lo sbatte fuori
2012	Germania	7°	-	Una foratura lo mette fuori gioco. Dopo la foratura si sdoppia da Sebastian Vettel che si infuria dicendo: «ha fatto una cosa stupida»
2012	Belgio	7°	-	Per giustificare il suo gap da Button in qualifica posta su Twitter immagini della telemetria: il team si infuria
2013	Brasile	5°	9°	Sbatte stringendo a muro Bottas per parare un attacco: drive through
2014	Ungheria	22°	3°	Si rifiuta di dare strada a Rosberg su ordine del team
2015	Giappone	2°	1°	Porta Rosberg all'esterno alla curva 1, passa e va in fuga
2015	U.S.A.	2°	1°	Va in testa con una sportellata a Rosberg
2016	Spagna	1°	-	Saltato da Rosberg al via, ma Nico è lento così Lewis prova a passarlo e Rosberg lo stringe sull'erba. Perde controllo e lo colpisce
2016	Canada	1°	1°	Secondo al via dietro Vettel, sportella Rosberg in curva 1 e lo spedisce fuori
2016	Messico	1°	1°	Lungo la curva 1, taglia deciso per il prato e conserva la leadership, dopodiché prosegue indisturbato
2016	Abu Dhabi	1°	1°	Non ha problemi a controllare la gara: cerca di rallentare Rosberg per farlo mettere sotto attacco dai rivali, senza successo
2017	Azerbaijan	1°	5°	Tamponato senza conseguenze da Vettel dietro safety car. Vettel lo accusa di aver rallentato deliberatamente

Dati raccolti da Michele Merlino



2015 Gp Usa



2016 Gp Messico e Spagna

Hamilton ogni volta innesca il casino accendendo la miccia, tipo Baku, poi si guarda attorno con aria smarrita, inscenando finto vittimismo e continuando a fare il verginello mannaro, cioè il Provocatore Mascherato, anche dopo, domani e forse per sempre.

Il cucciolo bagnato dallo sguardo sbigottito puntualmente fa sbroccare i rivali, lasciandoli con l'indesiderata, vaselinata e sovradimensionata supposta, in funzione e posizione non esattamente curative.

Perché, sarà bene ribarirlo, Lewis a Baku ha corso non da campione, ma come uno che cerca rognà. E

### IN MESSICO QUELLA TAGLIATA ABONATA

Si parla tanto dei punti di patente che s'è giocato Vettel in Messico 2016, ma quel giorno Hamilton vinse tagliando clamorosamente - sopra, l'innesco -, il percorso senza alcuna conseguenza: vogliamo parlarne?

putroppo, più che trovarla, l'ha fatta trovare, previo altrui sbrocco.

Ma questa analisi non vale la pena finirla in modo così apparentemente manicheo, pessimista e distruttivamente sfiduciato, senza redenzione alcuna per il tre volte iridato, punta di diamante Mercedes.

Perché resta intatta la speranza, l'auspicio e la possibilità che un giorno, possibilmente vicino, nel cammino faticoso dell'umana maturante metamorfosi, Lewis Hamilton possa finalmente adeguare le sue apparenti modeste dimensioni di sportivo alla sublime grandezza del campione che è. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

**UN CONFRONTO CALDO E NON SOLO IN PISTA**

Sotto, Vettel al volante della Ferrari in lotta con la Mercedes di Hamilton. Nell'altra pagina, eccolo stringere la mano a Jean Todt, presidente della Fia, autorità sportiva suprema, deciso a tornare sui fatti di Baku



IPP

# Ferrari ovunque al centro del mirino

**Di colpo** la Formula Uno è ripiombata nelle ere di lotta vera. Non arriveremo ai livelli del 1986, quando a Maranello fu addirittura costruita una monoposto, la 637, pronta per il campionato Cart, l'attuale F.Indy, per minacciare il mondo della F.1, ma poco ci manca. Enzo Ferrari, in rotta con la federazione per la scelta dei motori, diede allora il via a un progetto americano. Quella macchina, in realtà al di là degli annunci, non partecipò mai ad alcuna gara ed è tuttora in bella mostra al museo di Maranello, per ricordarci fatti realmente accaduti, di scontri frontali e duri, scontri di potere. Il telaio fu utilizzato da Alfa Romeo, ma questa è un'altra storia.

Ci risiamo perché a scontrarsi non sono più due compagni di squadra, come è stato nelle ultime tre stagioni, con situazioni più o meno gestibili tra le mura amiche, ma due team di prima grandezza. Da una parte c'è la Mercedes che ha dominato le ultime tre stagioni grazie a un lavoro iniziato con largo anticipo sulla power unit. Di certo non si possono dimenticare le polemiche per le soffiare ricevute in anticipo sul progetto

**TRA SFIDE IN PISTA COL COMPETITOR MERCEDES, SANZIONI AL SUO PILOTA DI PUNTA E RICONVOCAZIONI DELLA FIA, LA CASA DI MARANELLO VIVE UN PERIODO TORRIDO DI LOTTE E PRESSIONI SENZA TREGUA**

e per il test illegale delle gomme, considerato allora acqua fresca dalla Federazione, perché, fondamentalmente, Mercedes faceva paura a pochi e gioco a molti riaverla ai vertici. Dall'altra la storia della F.1, la Ferrari, uscita con forza da anni difficili e adesso di nuovo protagonista e ovviamente fastidiosa per chi ha gestito il potere negli ultimi anni.

**LA SITUAZIONE ADESSO È MOLTO DELICATA**

**Ancora conflitto totale senza requie**

Il potere, la storia della Formula Uno lo insegna, lo si acquisisce quando si è al vertice. Lo scontro totale è iniziato, un'altra volta. Evidente in pista, con Vettel a cadere nel trapollone delle provocazioni ed evidente anche nel paddock, dove veri e propri ricorsi tecnici ancora non sono scoppiati, ma dove si respira quell'atmosfera di attento controllo di cosa fa l'avversario con "denunce" più o meno velate sulla, sempre presunta finché non provata, irre-



golarità altrui. Sembra l'anno 2007, quello dello spy story. L'ultimo atto della sfida si è aperto clamorosamente, come un tempo, con un mezzo di comunicazione forte, a lanciare, con una mano sicuramente indipendente, ma pur sempre di lingua tedesca, il sasso nello stagno delle polemiche. Tutto era già chiuso a Baku, ma le parole di Hamilton, "meritava una pena maggiore" e il mancato mea culpa di Vettel, hanno ingigantito a ritroso le onde provocate dal sasso, fino a trasformarle in uno tsunami mediatico che ha portato la Federazione a dover dire che la questione non era chiusa ancora. La Mercedes ha attaccato con forza con il tridente Hamilton, Lauda e Wolff. Arrivabene altrettanto con forza ha rimandato al mittente le accuse, mentre Vettel, in stile Fonzie (personaggio icona di Happy Days, telefilm cult anni '70), non è proprio riuscito a proferire la semplice frase "ho sbagliato" che avrebbe dato più peso e ascolto alle giuste proteste. La Ferrari ha ragione, Botas ha perso la macchina in modo folle per resistere all'attacco duro, ma corretto di Raikkonen e non è stato fatto niente, Hamilton ha giocato, come consuetudine, come il gatto con il topo e il topo c'è cascato. Non escludiamo che possa arrivare presto un'appendice all'articolo 39.13 del regolamento sportivo, quello che definisce il comportamento quando la safety car spegne le luci. Il passo deve farlo chi è davanti, ma in sostanza, recita l'articolo, non deve fare l'elastico e mettere in difficoltà chi segue. Hamilton l'elastico l'ha fatto e, visto il tamponamento, ha messo in difficoltà chi segue. Un giochino che ha sempre fatto.

La federazione, più che alla sostanza sembra badare alla forma e evidentemente le è mancato il passaggio delle scuse, cosa che Vettel ha già dovuto fare meno di un anno fa in Messico e che già in passato dovette fare la Ferrari, dopo

le forti reazioni per la safety car che distrusse la gara di Alonso, a Valencia nel 2010.

DOPO IL CONTROVERSO GP AZERO

## Strascichi ben poco gradevoli

Non basta più la testa bassa, serve adesso coprirli con l'elmetto e i piedi per terra, sì, ma pronti a scalfiare, perché se quel che è successo in pista è stato chiarito lì, gli strascichi sono invece figli di una maggiore capacità di pressione mediatica di Mercedes, più avanti nello sviluppo delle relazioni buone a far valere le proprie ragioni. Un tempo la Ferrari avrebbe già minacciato il ritiro di entrambe le monoposto dal Gran Premio, ma oggi i tempi sono cambiati e il Presidente della federazione, Todt, un tempo dall'altra parte della barricata, adesso è acerrimo nemico delle violazioni di comportamento e chi è stato lupo, si sa, vuole che tutti gli altri siano agnellini. In Austria saremo al round numero 9 di 20. C'è tantissima strada da fare e ne siamo sicuri, le polemiche, gli scontri e le accuse reciproche non si fermeranno a Baku. Non dimentichiamo che tutto questo fa F.1, diceva Ecclestone che nel bene o nel male l'importante è che se ne parli e di questa sfida totale se ne parlerà a lungo nei libri di storia, come Ferrari contro McLaren, Benetton contro Williams, quando nel 1994 fu squalificato Schumacher, reo di aver ignorato la bandiera nera nel Gran Premio di Gran Bretagna, come Williams e McLaren contro Lotus per la macchina "da qualifica", come la ormai prossima battaglia degli olii e benzina. Insomma non è F.1 se non c'è bagarre, per di più l'abbiamo invocata da anni e adesso finalmente c'è e non è F.1 se non c'è lotta per il potere che logora chi non ce l'ha, almeno finché non lo riconquista. ●

SUTTON-IMAGES.COM



9 LUGLIO

### ALLE ORE 14.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Red Bull Ring, Austria  
4326 m / 71 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: R.Barrichello (Ferrari F2002, 2002) 1'08"082, media 228,747 Km/H

In gara: M.Schumacher (Ferrari F2003 Ga. 2003) 1'08"337, media 227,894 Km/H

Distanza: M.Schumacher (Ferrari F2003 Ga. 2003) 1H24'04"888, media 213,003 Km/H

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

VENERDÌ 7 LUGLIO

SkySportF1	libere 1	10.00
SkySportF1	libere 2	14.00
RaiSport	libere 1	10.00
RaiSport	libere 2	14.00

SABATO 8 LUGLIO

SkySportF1	libere 3	11.00
RaiSport	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
Rai2	Qualifiche	14.00

DOMENICA 9 LUGLIO

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 1	Gara	14.00

#### LA GP2 E LA GP3 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 7 LUGLIO

SkySportF1	F.2 libere	12.00
SkySportF1	F.2 qual.	15.55
SkySportF1	Gp3 libere	17.50

SABATO 8 LUGLIO

SkySportF1	Gp3 qual.	9.45
SkySportF1	F.2 gara-1	15.40
SkySportF1	Gp3 gara-1	17.20

DOMENICA 9 LUGLIO

SkySportF1	Gp3 gara-2	9.15
SkySportF1	F.2 gara-2	10.25

IL GP CON

**AUTO  
SPRINT**

Diretta da venerdì 7 a domenica 9 luglio su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su twitter @autosprintLIVE e @autosprint

# Sbatti Seb in prima pagina

SUI MEDIA TEDESCHI I FATTI DI BAKU E SOPRATTUTTO IL COMPORTAMENTO DI VETTEL HANNO PROIETTATO QUEST'ULTIMO NELL'OCCHIO DEL CICLONE



## AZIONE & REAZIONE AL FULMICOTONE

La tamponata a Hamilton, seguita dalla vendicativa e immediata bottarella laterale dello stesso Vettel sono le due fasi del fattaccio di Baku che a oggi rappresenta l'atto più tellurico del mondiale

L'unica cosa certa è che Sebastian Vettel è caduto nel trappolone. E ha esagerato. Sbagliando. Di sicuro avrebbe preferito festeggiare il suo trentesimo compleanno in maniera diversa: non per essere ascoltato a Parigi dalla Fia dopo i fatti di Baku. La settimana che si conclude con il Gp d'Austria, è iniziata con il ferrarista in Place de la Concorde davanti al presidente della Fia, Jean Todt. L'eccessiva reazione del tedesco dalle reazioni fin troppo latine ha diviso il mondo della Formula Uno. Un caso che ha fatto parlare un po' tutti. Marziale **Max Mosley**: «Certamente non mi farò degli amici in Ferrari, ma i fatti sono fatti. La mia raccomandazione sarebbe stata quella di escludere Vettel dalla gara e di portare l'intera que-

stione difronte al consiglio mondiale. Dal mio punto di vista non è tollerabile un comportamento come quello di Vettel. L'avesse fatto per strada, gli avrebbero ritirato la patente».

Più sfumato **Ross Brawn**: «Un simile incidente non si sarebbe dovuto verificare, Sebastian ha fatto qualcosa che non avrebbe dovuto fare ed è stato penalizzato. L'episodio, però, mostra passione dei contendenti per il titolo. Sebastian rifletterà su ciò che è accaduto e imparerà da questo. Vogliamo vedere questo tipo di passione sebbene non così esasperata come a Baku. Certamente quella di Vettel non è stata un'azione premeditata. Si tratta di una reazione e in un momento di forte adrenalina considerando la passione cui sono sottoposti que-  
→



KASPERSKY

KASPERSKY

70  
1947-2017



SCUDERIA  
FERRARI

sti ragazzi. Non è stato un episodio così grave. Non credo che Lewis abbia fatto qualcosa di sbagliato. Sebastian ha interpretato male la situazione, ma è comprensibile considerando l'intensità della loro battaglia».

Divertito **Valentino Rossi**: «Quando si lotta uno contro uno, tra due piloti tanto diversi, può accadere che ci siano scontri di questo tipo. A me è piaciuto, è il bello dello sport».

«Ciò che ha fatto Vettel è una stupidaggine ed era già stato punito», ha detto **Button** in un tweet al quale **Martin Brundle** ha aggiunto: «in una gara normale, senza il problema alla protezione della testa di Lewis Hamilton, sarebbe stata una punizione significativa e rilevante».

Ma nel mare magnum delle dichiarazioni per Vettel le accuse più forti sono arrivate dalla sua Germania...

### La mentalità tipica dei tedeschi

La mentalità dei tedeschi è, storicamente, quella di fare sistema. Nel momento di splendore, me anche quando si tratta di stringere la cinghia per risalire la china in momenti di difficoltà, con la testa bassa. Questo senso comune di collettività, di non farsi troppe domande e stare all'interno del coro, spesso li porta a fare meglio degli altri. Un approccio dove si procede compatti, anche al costo di sacrificare individualismi che in un tale meccanismo sarebbero anche controproducenti. È anche assai raro che, in virtù di questo concetto, un tedesco vada apertamente contro un connazionale. O anche che la critica alzi il tiro e lo metta alla berlina. Quando però ci si imbatte in argomenti legati allo sport crolla anche questo muro, e si entra in una dimensione diversa. Si allentano in po' le maglie, si surriscaldano i toni e monta la polemica. Proprio come da noi. E il tormentone degli ultimi giorni, quello che ha fatto sobbalzare un popolo intero di appassionati davanti al televisore, riguarda il quattro volte campione del mondo Sebastian Vettel. Amato in patria, vissuto come l'erede di Michael Schumacher, e protagonista di un duello rusticano di stampo prettamente latino con il suo più sentito rivale, Lewis Hamilton. Ed il sentimento, senza alcun dubbio date le tante prove in questa direzione, è quanto meno reciproco. Il Gran Premio dell'Azerbaijan, uno tra i più anomali e zeppi di colpi di scena delle ultime stagioni, non passerà facilmente nel dimenticatoio. Dalla pista, la bagarre si è ora spostata sulle pagine dei giornali e sui portali internet, dove, in attesa delle decisioni della Federazione nei confronti del pilota della Rossa, si è scatenato un acceso confronto tra chi considera totalmente censurabile la "ruotata delle ruotate" e chi tende ad essere assai più comprensivo.

### Die ZEIT parla di speronamento e per Christian Klien andava estratto il cartellino rosso

Il settimanale Die Zeit, nella sua versione online, all'interno delle sue colonne ha lasciato spazio all'ex pilota Red Bull Christian Klien, che è andato giù pesante, senza fare troppi giri di parole. «La penalizzazione di dieci secondi subita da Sebastian Vettel a mio avviso è anche fin troppo mite! - ha



LA PRESSE





### MOMENTO PARTICOLARE PER SEBASTIAN

Mai come ora Vettel si è sentito nel centro del mirino per il suo comportamento in pista. E il suo sguardo lo evidenzia...

GETTY IMAGES

subito precisato l'ex pilota Red Bull - Un arbitro di fronte a un episodio del genere avrebbe subito estratto il cartellino rosso e sono rimasto sorpreso che Baku gli stewards non l'abbiano fatto. Hamilton voleva creare la giusta distanza dalla safety car. Si può leggere il suo comportamento come una provocazione, ma la sua è stata soprattutto una mossa tattica». Hulkenberg difende Vettel. «Conosciamo Sebastian e il suo temperamento, che spesso durante la gara è molto emotivo. Posso quindi comprendere quello che è successo. La conseguente reazione degli stewards la reputo corretta e adeguata. In queste situazioni, in Formula Uno, non esiste il concetto di distanza minima ed è responsabilità del pilota davanti decidere come comportarsi. Il comportamento di Lewis può apparire anche strano, ma questi sono i termini. Bisogna anche considerare che, inizialmente, le due vetture non erano poi così vicine. Tornando a Vettel, Sebastian è un corridore di razza e in certi frangenti le emozioni ti scorrono sotto la pelle. Il pilota della Ferrari si è sicuramente sentito turbato dalla condotta del rivale, perché ha ritenuto non corretto il comportamento nei suoi confronti. E questo ha inciso sul suo

comportamento. Ma queste cose possono accadere, le emozioni forti sono la linfa del motorsport». Butta acqua sul fuoco Jacques Villeneuve, che spegne nella maniera più netta le accuse contro Sebastian Vettel. «L'episodio che abbiamo visto certamente non è bello, ma sicuramente non è stato pericoloso. Lewis andava piano, Sebastian lo ha centrato e ha reagito. In merito alla penalizzazione inferta al pilota della Ferrari, penso che dieci secondi sia in assoluto quella più pesante che potessero dargli. Gli stewards non si sono certo tirati indietro!. Quest'anno ci sono forti emozioni, ed è bello che sia così in un duello aspro tra due piloti che lottano per il titolo. Nell'episodio nessuno ha rischiato di farsi male, dunque, che male c'è? I due piloti sono davvero ai ferri corti, basti pensare che l'inglese poco prima aveva chiesto al suo box dove fosse Valtteri Bottas per capire se potevano frapportarlo tra lui e Vettel».

### Per BILD, Vettel come John Rambo!

Se la Zeit parla di arbitri e cartellini rossi, la Bild vede nel tedesco un comportamento stile "Rambo" nei confronti dell'inglese. Un episodio che ora può fare scoppiare realmente a guerra tra i due. La ruotata di Vettel contro la Mercedes di Hamilton è stata un avvertimento: ora la pace in Formula 1 è davvero finita! La rivista tedesca sottolinea come ora il pilota della Ferrari sia nell'occhio del ciclone, visto che ha accumulato nove punti di penalità ed a dodici sarà fermato dai commissari. Molto focalizzato sulla situazione incandescente tra Vettel e Hamilton.

### Der SPIEGEL condanna la reazione intenzionale

Der Spiegel, che parla di manovra sleale del tedesco nei confronti del britannico perché non avrebbe tenuto la sua rabbia sotto controllo. La testata rimane fondamentalmente sulla posizione che il comportamento di Hamilton era lecito per chi guidava il gruppo, mentre la reazione di Vettel è stata intenzionale. La rivista tedesca chiosa facendo presente che tra Hamilton e Vettel c'è un grande rispetto reciproco - diversamente da quanto accadeva con Nico Rosberg - e che quindi non è lecito attendersi un escalation di avvenimenti oltre le righe.

### FRANKFURTER ALLGEMEINE. Ora una guerra psicologica fino al termine della stagione per un incidente da strada e non da pista.

Per il Frankfurter Allgemeine tra Hamilton e Vettel inizia ora una guerra psicologica che sarà il leitmotiv fino al termine della stagione. Secondo il quotidiano del capoluogo dell'Assia nel casco di Vettel c'è stato un "eccesso di calore" che poi è sfociato in un incidente "da strada" più che da pista. E lo sfogo, al tedesco, è pure costato la gara. Più che con la rivalità tra Jacques Villeneuve e Michael Schumacher, la testata tedesca vede affinità con il duello tutto anglo-tedesco tra Damon Hill e lo stesso Michael Schumacher, sempre lui, nel 1994. I toni della stampa tedesca parlano addirittura di scandalo sul Mar Caspio, punto di convergenza del duello tra due uomini alfa, due dominatori per natura, che non potranno essere mai alleati. ●



di Mario Donnini

# Ora Ron Dennis va di Project Five



**NON GLI RESTA NEANCHE UN'AZIONE McLAREN, PER LUI È TEMPO DI GUARDARE OLTRE. MA UN CATTIVO COSÌ MANCHERÀ ALLA F.1**

**E**così non c'è più nulla, neanche mezza azione, che leghi Ron Dennis alla McLaren. Semplicemente, ove volesse tornare in azienda, l'ex boss dovrebbe intrufolarsi in una rara comitiva di scolaresche ammesse a curiosare, ovvero fruire del badge per gli ospiti momentanei. Roba quasi da non credere, eppure realissimo dato di fatto, a giudicare dal recente riassetto del marchio.

Già a inizio anno dalla sigla della nuova McLaren F.1 era sparito l'alfanumerico P4, che stava per Project Four, l'antico team di F.2 di Ron, fondendo il quale con ciò che restava del vecchio team McLaren di F.1 era scaturita la nuova McLaren International avente Ron Dennis medesimo al timone, il quale, dalla fine del 1980 in poi, aveva fatto rinascere la Casa. Dapprima rivoluzionando la F.1 con la Mp4/1 in carbonio progettata da John Barnard e poi estromettendo Teddy Mayer, ossia ciò che restava della precedente gestione, aprendo il varco a una saga quasi quarantennale che avrebbe cambiato per sempre il volto delle competizioni moderne.

Assicurandosi alcuni tra i tecnici più geniali di tutti i tempi, financo oltre lo stesso Barnard, ossia, Gordon Murray, Steve Nichols e Adrian Newey, meravigliando il mondo per la spregiudicatezza - con cui, tanto per fare un esempio, dette una sola devastante alla Lamborghini, preferendo i quattrini Peugeot alla meravigliosa cavalleria di Sant'Agata Bolognese -, per il coraggio - con cui seppe o in ogni caso provò a gestire la coppia massima più impossibile in tutta la storia della F.1, vale a dire Senna e Prost nel glorioso biennio 1988-1989, e anche per la solidità dei sodalizi e delle partnership tecnologiche, oltre che per il blasone dei risultati. Col breve ma glorioso e quasi imbattibile connubio con la Honda, presto seguito, dopo la moscia

parentesi Peugeot, dall'instaurarsi dell'unione con Mercedes, che dai e dai avrebbe messo voglia alla Casa tedesca di rifare tutto in proprio, come ai tempi di Fangio e, pensa te, con gli stessi risultati.

Nel bene o nel male, se la F.1 di oggi è questa, gran parte dei motivi si spiegano con un nome e un cognome, quale scaturigine ultima, anche al di là di Bernie Ecclestone. Perché se la Mercedes è lì, causa prima, tessera iniziale dell'effetto domino, è Ron. Se Lewis Hamilton mena le danze con alterne ma concrete fortune da non meno di dieci anni filati, merito iniziale è di Ron che ebbe fiuto, intuito e poesia di credere in un ragazzino, curando il seguito della sua carriera, la sua trasformazione di uomo e la meritata successiva glorificazione in campione. Da 18enne meccanico Cooper e poi Brabham, a bravo gestore di team in F.2 e ProCar, infine a boss dell'entità più perfezionista e perfezionata del mondo delle corse. Nella quale perfino i suoi uomini dovevano essere curati, vincenti e fondamentalmente belli, come le sue creature. Chi entrava con un incarico dirigenziale o paradirigenziale nell'orbita di Dennis sapeva benissimo che, se sovrappeso, avrebbe dovuto mettersi a dieta.

Perché una Mp4 o un addetto stampa, poco importa, non possono girare il mondo in nome e per conto della perfezione, lasciando ballonzolare chili o etti i più. Da qui quella sua idiosincrasia per i deboli, quasi che peggio di un collaboratore grasso potesse esserci solo un team rivale così povero e modesto da risultare, pensa te, troppo magro di dollari.

Non a caso, quando a Gian Carlo Minardi o a Morris Nunn - che fu creatore della Ensign -, gli nomini Ron Dennis ricordando quanto costui fosse squisito nelle riunioni tra top e piccoli team predicandone l'eliminazione dalla faccia della terra, la loro

mimica facciale dice più di mille biografie non autorizzate.

Però ci sono tanti però. Sette titoli Costruttori e dieci per Piloti, un trionfo della sua Gtr in veste privata pure a Le Mans, una biografia da film, che lo vede iniziare da ragazzino dei box con lo straccio in mano e una chiave del dodici, per decollare sul pianeta dei 500 più ricchi del Regno Unito. Con in mezzo robe anche atroci, come quell'orrendo "non poteva non sapere" ai tempi dell'altrettanto orrida spy story che furoreggiò nel 2007, portandolo per un bel po' in salamoia o anche quel modo d'esprimersi cunicolare, complicato, incistato che manco un moroteo nel più sfiante dei congressi della Democrazia Cristiana. Ma tutto sommato la F.1 è grazie a uomini come Ron Dennis che negli ultimi quattro decenni è diventata grande e così tanto è piaciuta.

Certo, lui poche volte s'è messo nei panni del carino, eppure, solo a ripensarci, aveva ragione Walt Disney quando diceva che sulla scena chiunque può recitare la parte del buono purché il cattivo sia disposto fino in fondo a recitare la sua parte.

Ed è proprio questo che in oltre mezzo secolo di Gran Premi Ron puntualmente ha fatto.

Diventando il cattivo orgogliosamente tale più grande dell'era moderna, in un Circus nel quale ora tutti si sforzano d'esser o sembrare decentemente simpatici, solo per questo riuscendoci quasi mai e giammai affascinando per alcunché.

Nel 1971 aveva fondato la Rondel arrivando fino alla F.2, nel 1972 s'era messo in proprio in F.2 facendo correre ricchi e cuadorogni e ribattezzando il team Project Two, seguito dal Project Three del 1975 e dal Project Four, che ballò dal 1976 al 1980, prima con Cheever, poi col compiante De Cesaris, tra F.2 e Bmw ProCar.

Adesso, comunque vada, il quasi 70enne Dennis guarderà altrove.

È venuto il momento di voltare pagina.

In bocca al lupo per il Project Five, Ron. ●

# Ferrari cerca energia

**INTERVENTI SULLA GESTIONE MGU-H E IN CHIAVE MGU-K  
PER ALLUNGARE LA DISPONIBILITÀ DELLA MASSIMA POTENZA**

**I**l distacco ottenuto dalla Ferrari a Baku, pista che evidenzia le performance del motore, ha dimostrato come la power unit italiana sia ancora indietro rispetto all'unità tedesca. È vero che la Ferrari ha preparato con più attenzione l'assetto della vettura per la gara trascurando un poco le performance in qualifica, scelta che si è resa utilissima quando Vettel, disponendo di più carico aerodinamico, è riuscito a tenere dietro Hamilton. Il tedesco, infatti, grazie al maggior carico, riusciva a uscire dall'ultima curva, ad ogni giro, in modo più efficace così da distanziare Hamilton a sufficienza per non farsi attaccare in fondo al lungo rettilineo finale. Resta però evidente come le prestazioni del motore Fer-

rari non siano ancora all'altezza di quello Mercedes che può disporre della sua potenza massima per un tempo maggiore.

Il ritardo registrato in qualifica resta però importante ed a Maranello si sta già lavorando ad alcuni aggiornamenti al nuovo motore che dovrebbero arrivare in pista per il Gp di Gran Bretagna.

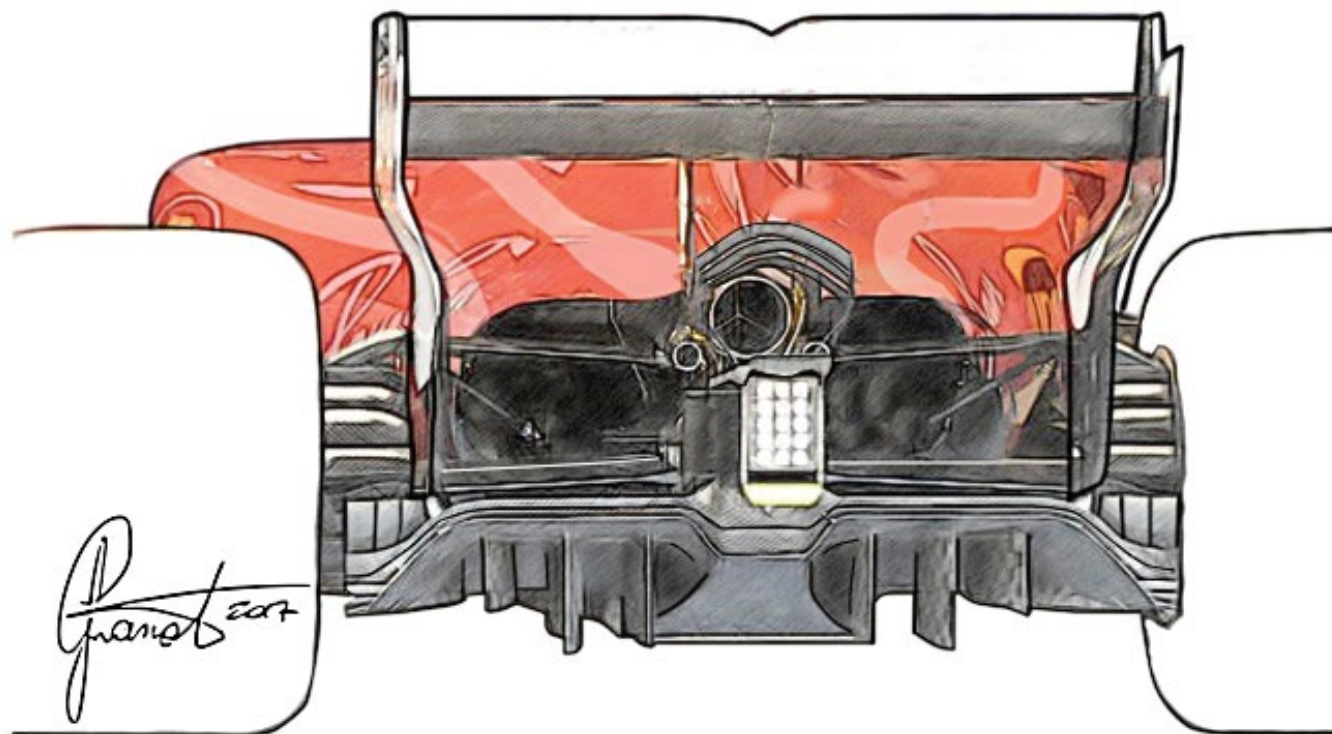
Del possibile uso di sostanze speciali nell'olio di lubrificazione vi abbiamo già parlato nello scorso numero, cosa da cui Mercedes non sarebbe aliena e che giustificherebbe anche quel surplus di potenza che ha fatto tante volte parlare di "botto magico".

In Ferrari non si guarda, però, solo alla parte endotermica ma anche al recupero

d'energia. Tra Ferrari e Mercedes, di fatto, il gap in termini di potenza non è troppo ampio, (al netto di un corretto uso dei lubrificanti) ma a fare veramente la differenza è invece il tempo, nel singolo giro, in cui la massima potenza è disponibile.

Per questo i tecnici di Maranello, oltre al lavoro sulla parte endotermica, si concentreranno anche, e maggiormente, sulla parte elettrica. S'interrverrà sulla gestione dell'Mgu-H con un aggiornamento del software che gestisce tutta la parte elettrica. Grazie, infatti, anche a ulteriori interventi alla turbina si dovrebbe incrementare l'energia recuperabile, arrivando ad aumentare la quota d'energia, che dopo aver caricato le batterie, sarà immediatamente utilizzabile dall'Mgu-K, allungando così il tempo di disponibilità della massima potenza.

Dal punto di vista aerodinamico, invece, non dovrebbero arrivare aggiornamenti particolarmente invasivi in Austria, mentre si attendono importanti interventi al fondo e nella zona del diffusore per la successiva la tappa di Silverstone, su cui il carico aerodinamico ottenibile dal corpo vettura e dall'estrattore saranno di fondamentale importanza sia in Inghilterra che nella tappa successiva, in Ungheria. ●



# Red Bull Ring saliscendi e sorpassi

LUNGO 4324 KM IL CIRCUITO AUSTRIACO È CARATTERIZZATO DA NOTEVOLI VARIAZIONI DI PENDENZA ED È SUDDIVISO IN TRE SETTORI DIVERSI TRA LORO. QUI LE MERCEDES DOMINANO DA 3 ANNI

**D**opo tutte le parole spese sull'affaire Vettel-Hamilton andato in scena a Baku, si torna finalmente a correre. Al Red Bull Ring, in Austria, e per il quarto anno consecutivo. Da quando è tornato a far parte del Mondiale di F.1, ha sempre vinto la Mercedes sfruttando la sua superiorità tecnica nell'era dell'ibrido. Due volte si è imposto Nico Rosberg e poi Lewis Hamilton, l'anno scorso. Ma com'è fatto il Red Bull Ring e cosa bisogna fare per andare forte su quei saliscendi? Questo circuito, lungo 4324 metri, è caratterizzato da notevoli variazioni di pendenza ed è suddiviso in tre settori abbastanza diversi tra loro. Il primo è sostanzialmente basato su due lunghi rettilinei separati da una curva a 90°, percorsa in salita. Il tratto intermedio, dopo una curva a 120° verso destra, presenta ancora un lungo rettilineo, stavolta in discesa al termine della quale è posizionata la speed trap, seguito poi da una parte mista medio-lenta. Infine il tratto finale è caratterizzato da un paio di curve medio-veloci, oltre ad un rettilineo di media lunghezza ed alla curva (ancora a 90°) di immissione davanti ai box.

## Ottimizzazione del set-up meccanico

Le curve "vere" sono 9 perché una è di fatto un "rettilineo equivalente" percorso in pieno. Un'informazione importante è che ben 4 di queste sono percorse a velocità piuttosto bassa. Questo fa già capire che in quei tratti la capacità delle vetture di scaricare a terra i cavalli in uscita curva riveste notevole importanza. Quindi i tecnici dovranno sicuramente concentrare buona parte della propria attenzione sull'ottimizzazione del set-up meccanico, ovvero la capacità di sfruttare al massimo le caratteristiche degli pneumatici in trazione in uscita curva, aiutandosi anche col carico aerodinamico, ovviamente.

## Pneumatico anteriore sinistro molto sollecitato

Ed un buon bilanciamento meccanico delle vetture è determinante anche per ottimizzare l'omogeneità di percorrenza delle curve evitando la tendenza al sottosterzo che potrebbe sopravvenire facilmente, vista la tipologia del tracciato e la notevole sollecitazione del pneumatico anteriore sinistro, con la conseguente difficoltà a mantenerne il grip otti-

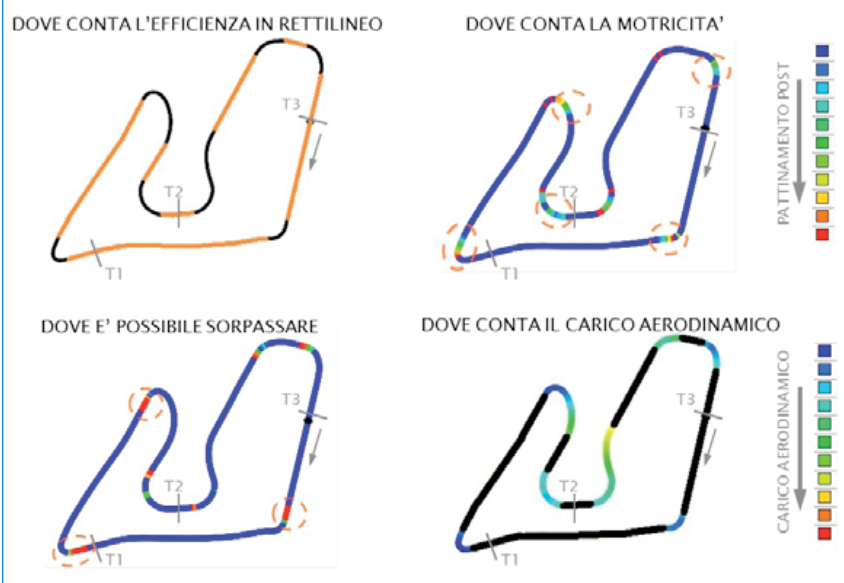
male soprattutto in durata. Come già l'anno scorso, Pirelli porterà tre mescole (soft, supersoft e ultrasoft) che lasceranno presumibilmente aperta la porta a strategie a uno o due pit stop.

Alla fine dei conti, si tratta di un circuito non molto lungo ma sufficientemente complicato da richiedere regolazioni della vettura spesso contrastanti. Serve deportanza ma bisogna anche scorrere nei lunghi rettilinei. Serve una buona prontezza di inserimento in curva ma anche un'ottima guidabilità in percorrenza per addolcire e distribuire equamente lo stress sulle gomme (senza sovraccaricare le anteriori). Ed un retrotreno che non si scompenga in uscita curva quando i piloti aprono il gas.

## Nelle ultime edizioni monologo della Mercedes

Ancora una volta dunque sarà tutta una questione di efficienze. In rettilineo, come mix tra la potenza messa a disposizione dalla power-unit e Cx. Ma soprattutto aerodinamica, perché chi sarà in grado di ottenere tanto carico senza pagarla in resistenza

## ECCO DOVE CONTA L'EFFICIENZA SPECIFICA





LA PRESSE

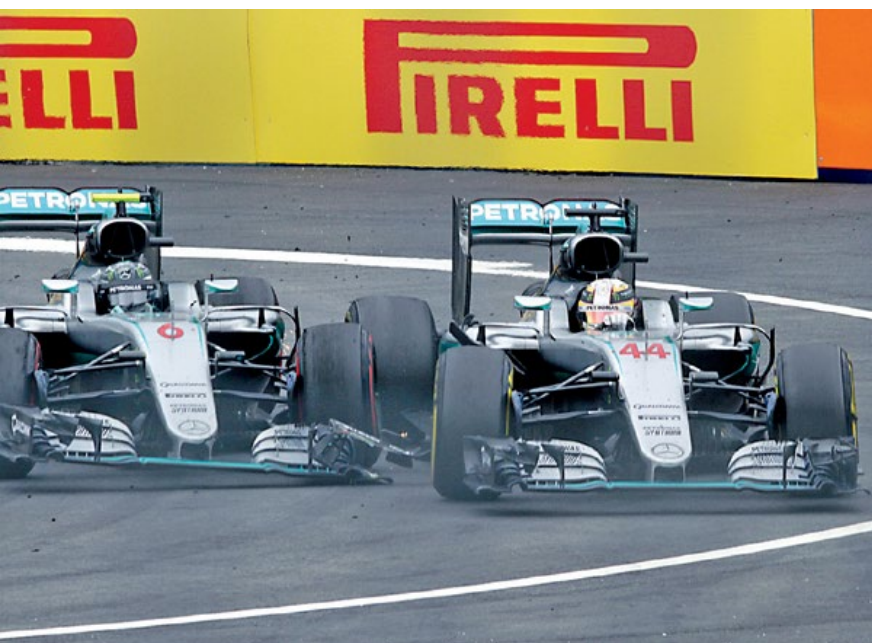
farà bingo: è il nocciolo della questione in Austria, anche nel prossimo weekend. Ed allora, per quello che abbiamo visto finora, Mercedes e Ferrari saranno ragionevolmente ancora vicine, con le Red Bull a inseguire ma probabilmente non troppo lontane, visti i recenti passi avanti proprio in termini di efficienza aerodinamica. Nelle ultime edizioni è sempre stato un monologo Mercedes, che in quanto ad efficienze hanno sempre fatto la differenza. L'anno scorso però, lo ricorderete, il monologo ebbe un finale movimentato in seguito ad un episodio che esemplificò ed acui le problematiche di coabitazione tra Hamilton e Rosberg. Infatti, dopo il patatrac di Barcellona in cui alla terza curva i due si parcheggiarono fuori pista lasciando pista spianata alla prima storica vittoria del baby Verstappen,

**Sopra, subito dopo il via del Gp d'Austria 2016 con le monoposto che affrontano il primo tornantino a destra. Sotto, l'episodio che l'anno scorso vide protagonisti di un corpo a corpo Hamilton e Rosberg: la rivalità tra i due, dopo i fatti di Barcellona, superò i livelli di guardia e lo statomaggiore Mercedes fu costretto a dare delle regole d'ingaggio**

al Red Bull Ring Nico e Lewis vennero nuovamente a contatto all'ultimo giro. L'inglese portò l'attacco alla staccata prima della curva 2 e Nico provò ad ostacolarlo accompagnandolo verso l'esterno, danneggiando però così il suo alettone anteriore. Hamilton andò comunque a vincere e, per effetto dei danni all'ala, Nico fu sfilato anche da Verstappen e Raikkonen. Ci furono un sacco di polemiche ed i boss Mercedes ebbero il loro bel daffare nel riportare i due galletti nel recinto delle regole interne. Polemiche sportivo-comportamentali che, in fondo, non sono molto diverse da quelle che stiamo vivendo ancora in questi giorni dopo il contatto di Baku.

#### Spielberg, nel 2016 ben 76 sorpassi

Ecco, proprio da questo punto di vista lo scenario sarà diverso da un anno fa. Oggi il clima in Mercedes è molto più sereno, pur rimanendo quella fermezza teutonica di chi, giustamente, ci tiene ad impostare l'organizzazione di un team nel pieno rispetto di ruoli e responsabilità (vedi reazione del muretto alla richiesta indecente di Lewis a Baku...). Bottas non ha smodate ambizioni di andare ad insidiare troppo da vicino il trono di prima guida di Hamilton, pur andando magari ben più forte di quanto molti pensassero a inizio stagione dopo il suo ingaggio. Quindi non verranno presumibilmente mai a contatto, i due. Semmai quest'anno i contatti ravvicinati ce li possiamo aspettare da Hamilton e Vettel, anche perché ragionevolmente le performance delle loro vetture 2017 saranno assai confrontabili. Ed il feeling tra i due ha abbandonato quella reciproca stima sorridente di facciata trasformandosi in accesa rivalità. Com'è sempre stato tra top drivers e com'è assolutamente giusto che sia. Al Red Bull Ring lo spazio per un po' di "movimento" è garantito, essendoci buone possibilità di sorpasso al termine dei tre allunghi. Nel 2016 i sorpassi in gara furono ben 76, il 50% in più della media stagionale. ●



SUTTON-IMAGES.COM

AUTO  
SPORT  
NEWS

VERSO  
**GP** AUSTRIA

PRIMO PIANO

di Massimo Costa

COLOMBO



# Crisi di **coppia**

BAKU HA FATTO DA DETONATORE: LITIGI, RUOTATE E RAPPORTI SEMPRE PIÙ TESI TRA DIVERSI COMPAGNI DI SQUADRA. E ORA SI VA A SPIELBERG CON DIVERSI ATTRITI DA APPIANARE. SCOPRIAMO LE SITUAZIONI LIMITE



SUTTON-IMAGES.COM



### UNA ROSA, TANTE SPINE

Sempre più rovente la convivenza sotto lo stesso tetto della Force India tra Perez, qui a muro in Azerbaijan dopo una collisione con Ocon alla curva-2. Un crash che ha riacceso la polemica tra i due dopo un turbolento Gp del Canada

**C**he tensione! L'aria di Baku doveva essere intrisa di particelle particolarmente eccitanti considerando le liti continue che si sono susseguite in pista e nel paddock non solo tra chi si gioca il Mondiale, ma minando la serenità dei piloti di squadre come Toro Rosso, Sauber e Force India. Mentre c'era chi smoccolava contro la power unit Renault, o il team tutto, come accaduto con Max Verstappen e Jolyon Palmer. A Montreal, la Force India si era trovata ad affrontare una inedita situazione da top team quando Esteban Ocon aveva chiesto al suo ingegnere di poter superare il compagno Sergio Perez in quanto sentiva di essere più veloce e di poter andare ad attaccare Daniel Ricciardo, terzo. La cosa è andata avanti per diversi minuti, tanto che più che impegnati in gara pareva che le parti si fossero sedute a un tavolo per discutere il da farsi.

Alla fine, nulla è accaduto, Perez è rimasto in quarta posizione e Ocon in quinta. A motori spenti, una veloce spiegazione con i responsabili del team, poi via verso l'aeroporto. A Baku, il giovane francese dalle gambe lunghe e dai piedi a papera, il giovedì prima che iniziassero le prove libere ha spiegato con assoluta tranquillità che: *«Tutto è risolto, sono a disposizione del team, faccio quello che mi chiedono. Con Perez ci siamo sentiti telefonicamente e non c'è problema, ci siamo spiegati»*.

Non deve essere stato un colloquio troppo convincente però, considerando quel che è accaduto durante il Gran Premio, nei primi concitati giri. Perez era terzo, una partenza magica lo aveva portato davanti a Max Verstappen che inutilmente aveva tentato di superarlo più volte. Si annunciava una gran giornata per la Force India, invece, Ocon fattosi largo tra le Williams, ha voluto osare ancora di più tentando un azzardato sorpasso a Perez. Finito male, malissimo. Ocon, all'interno, ha stretto Perez contro il muro in quella che è parsa una resa dei conti. Anche se nessuno lo dirà mai: *«Non è mai bello avere un incidente con il tuo compagno di squadra, ci è costato tanto in termini di risultato finale - ha poi raccontato Ocon - Sergio è andato lungo alla curva uno al restart dalla safety-car ed io ho cercato di affiancarlo all'interno. Lui ha resistito e ci siamo toccati alla curva due. Bisogna che rivediamo insieme il filmato per capire meglio cosa è successo affinché non accada più»*.

Altra riunione, dunque? Altra telefonata? Di certo Perez era imbufalito perché poteva esserci lui lassù, sul gradino più alto del podio, e non Daniel Ricciardo. E questo brucia sicuramente a tutta la Force India.

**CON SERGIO  
BISOGNA RIVEDERE  
INSIEME IL FILMATO  
DEL CRASH DI BAKU  
AFFINCHÉ NON  
ACCADA PIÙ**

**ESTEBAN OCON**

”



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

«È stato un peccato dovermi ritirare - ha detto metastamente Perez - e ritengo che eravamo nella giusta posizione per poter vincere la corsa. La squadra ha fatto un ottimo lavoro e meritava molto di più che una corsa rovinata in quelle circostanze. Non potevo far nulla per evitare l'incidente che ha rovinato la gara di entrambi e la possibilità alla Force India di racimolare punti pesantissimi. Come piloti, noi siamo soltanto una parte di un meccanismo ben più grande che coinvolge tutto il team ed abbiamo la responsabilità di fare del nostro meglio per portare a casa un buon risultato, considerando poi come si erano messe le cose a Baku». Una manovra decisamente avventata quella di Ocon che ha finito anche per rovinare definitivamente la corsa di Kimi Raikkonen, il quale si trovava alle spalle delle due Force India ed ha "pestato" uno dei pezzi di carbonio volati via dalle due VJM10 forando inesorabilmente. La foga del francese pupillo della Mercedes ricorda un po' quella di Perez nei primi anni di F.1, quando si buttava all'interno dei rivali e... chiudeva gli occhi, scatenando spesso incidenti, anche con compagni di squadra come Jensen Button in McLaren.

La sua irruenza fu uno dei motivi per cui il messicano durò un solo anno a Woking. In Force India, ora alle prese con il cambio del nome che sarà Force One, vi è la consapevolezza che così non si può andare avanti, che i punti gettati scioccamente via a Baku sono uno spreco immane e che realmente la vittoria era a portata di mano. Un risultato che avrebbe potuto cambiare le sorti della squadra di Vijay Mallya. Il team principal Bob Fernely ha chio-

**SORRISI  
E TENSIONI**

Sopra, le due Sauber in lotta: Ericsson ha rifilato una ruotata a Werlhein che è comunque riuscito a regalare un punto iridato alla squadra svizzera. Sotto, Kvyat e Sainz sempre più ai ferri corti alla Toro Rosso

sato: «È un peccato aver fallito il podio e tutti quei punti che potevamo prendere, ma sono cose che nelle corse possono verificarsi. Parleremo assieme di quanto successo».

**KVYAT-SAINZ CONVIVENZA DIFFICILE**

**Toro Rosso adesso è alta tensione**

Anche in Toro Rosso improvvisamente la tensione è salita alle stelle. Ad infiammare gli animi ci ha pensato Daniil Kvyat il quale non ha digerito bene il comportamento di Carlos Sainz a Montreal, durante la qualifica. Lo spagnolo si era lamentato via radio dell'atteggiamento del russo, reo di disturbarlo. Alla vigilia di Baku, Kvyat se ne è uscito così: «Carlos ha avuto un comportamento scorretto dopo la qualifica. Come si è potuto appurare dai dati telemetrici, non ho avuto alcun guadagno dalla scia. Potete prendere il suo e il mio miglior giro in qualifica e non c'è alcuna differenza, vedrete la stessa velocità massima nello stesso rettilifo. Penso che veda dei fantasmi. La nostra è una strategia chiara, a rotazione, per favorire entrambi. Una volta sto dietro io, una volta sta dietro lui. A Baku toccherebbe a Carlos ottenere un "rimorchio", ma non sono sicuro che voglio collaborare. Per quanto mi riguarda è tutto chiaro come il cielo. Se lui ha qualche domanda da farmi è libero di venire da me e parlarci, se è abbastanza coraggioso. Se non lo è, verrà a parlare con voi della stampa per inviare i suoi messaggi nascosti». Apriti cielo. Davanti a queste

**IN AZERBAIJAN  
SENZA QUEL  
PROBLEMA CON  
KVYAT, SAINZ  
POTEVA  
CONCLUDERE 7°**

**FRANZ TOST**



GETTY IMAGES



parole piuttosto pesanti, Sainz aveva ribadito con calma: «Preferisco non parlarne, è una cosa interna della squadra. Ho già espresso la mia opinione e i miei pensieri riguardo tale situazione. Ritengo che vi sia stato un atteggiamento chiaramente ingiusto nei miei confronti, specialmente in quel tipo di circuito. L'ho detto a loro, ne abbiamo discusso e ce ne siamo già dimenticati avendo trovato una soluzione». In qualifica a Baku, Kvyat ha lanciato un messaggio sibillino: «Si poteva far meglio se avessi trovato nel Q2 la giusta scia». Poi, la gara. Alla prima curva, Kvyat è arrivato lungo ed è rientrato in pista come se si ritrovasse a svolgere test in solitario. Il russo si è buttato in traiettoria mentre arrivava, guarda caso, Sainz che per evitarlo è finito in testacoda, anche se in maniera piuttosto strana: «Ma è matto», ha urlato subito via radio lo spagnolo, fortunatamente evitato dagli altri piloti mentre si girava. Alla fine, Kvyat si è ritirato nei primi giri per noie elettriche, Sainz ha chiuso ottavo non senza rammarico per il tempo perso al 1° giro: «Daniil alla prima curva del 1° giro è uscito, ma è rientrato senza controllare chi sopraggiungeva e ho dovuto velocemente cercare di evitarlo. Se fossimo entrati in contatto sarebbe stato un disastro per il team. Mi sono girato, ma è stato un sacrificio che dovevo fare». Ufficialmente, nessuna parola è arrivata da Kvyat in merito all'episodio mentre Franz Tost, team principal Toro Rosso, si è limitato a dire: «Senza quel problema con Kvyat, Sainz poteva concludere settimo».

**ERICSSON VIA RADIO: «WEHRLIN NON PUÒ SUPERARE!»**

## Anche in Sauber è l'ora delle ruotate

Altre fiamme si sono avute in Sauber. Monisha Kaltenborn, team principal, anzi, unica donna team principal in F1 dal 2010, è stata dimissionata dalla nuova proprietà della squadra svizzera, la Longbow Finance, a pochi giorni dalla partenza per Baku. La manager austriaca di origini indiane, non ha avuto dubbi nel raccontare che: «Mi chiedevano di favorire Ericsson ai danni di Wehrlein, l'ho trovata una richiesta inaccettabile e ho lasciato l'incarico». La Longbow Finance ha replicato con un comunicato in cui si negava categoricamente questo aspetto. Fatto sta che a Baku, in piena bagarre finale e con in vista la possibilità di raggiungere la top 10, che per la Sauber equivale a una vittoria, Ericsson ha rifilato una ruotata a Wehrlein che cercava di sorpassarlo. Lo svedese si è improvvisamente sentito nel diritto di procedere in questa maniera, forse perché al muretto non c'era più la Kaltenborn? Fatto sta che Ericsson, più lento per l'ala anteriore e il fondo danneggiati da qualche detrito, alla fine è stato invitato dal team a far passare Wehrlein e così il tedesco ha potuto concludere decimo respingendo la minaccia della McLaren-Honda di Stoffel Vandoorne. Ma inizialmente, Ericsson non l'aveva presa bene quando dai box gli hanno detto: «Fai passare Pascal, è più veloce e Vandoorne è dietro di lui ed è una minaccia». Ericsson ha ribattuto: «Non può superare...».



# Red Bull calma solo apparente

**ANCHE SE I RISULTATI SONO TUTTI PER LUI, RICCIARDO FATICA A SOPPORTARE VERSTAPPEN, A SUA VOLTA STUFO PER I TROPPI KO**

In Red Bull tutto appare tranquillo, ma Ricciardo fatica a sopportare Max Verstappen. Gli ultimi risultati sono tutti per lui, con tre terzi posti e una vittoria mentre l'olandese baby fenomeno è rimasto al palo per una serie di inconvenienti tecnici che hanno alzato l'asticella della tensione. Perché l'olandese non è molto uomo squadra e se le cose non vanno come vuole lui, sbotta. Non avendo alle spalle un management o un padre che fanno dell'umiltà e della pazienza

il loro modus operandi, Verstappen non perde occasione per gettare discredito sulla Renault: «Eravamo partiti per vincere il mondiale, ma siamo lontani da questo obiettivo. Voglio vincere e ritengo che il team abbia tutte le carte in regola per riuscirci. La monoposto è molto migliorata, ma è la potenza del motore a mancare. Come avrete letto o ascoltato, non ci saranno grandi upgrade da parte di Renault nel 2017, come invece ci era stato promesso, ma solo piccole miglio-

rie di gara in gara. E sono molto preoccupato per il 2018».

Pronta la risposta di Cyril Abiteboul, responsabile Renault: «È la solita errata informazione che la Red Bull manda in giro. Noi non abbiamo mai detto che vi sarebbe stato un upgrade importante come nel 2016, ma tante piccole miglio-

rie di gara in gara». E intanto, Ricciardo ha vinto compiendo un sorpasso da urlo alla prima staccata, quando ha infilato due avversari in un colpo solo. Roba che se l'avesse fatto Verstappen, ancora se ne parlerebbe... Poi, c'è Palmer, continuamente messo spalle al muro dal team: «Ci servono due piloti che vadano a punti, Jolyon deve dare di più». A Baku, l'inglese non si è potuto esprimere per via di una serie di problemi tecnici e almeno avrà tirato un sospiro di sollievo nel vedere che il suo terribile compagno Nico Hulkenberg, termine di paragone per ora impossibile per il figlio di Jonathan, ha picchiato. Palmer, però, è dato in scadenza. Termine ultimo, il Gp di Silverstone. Vedremo... ●



# Furbatto nuova sfida

**SAUBER PROVA A FARE IL SALTO DI QUALITÀ CON L'INGEGNERE ITALIANO NUOVO CAPO PROGETTO A HINWIL**

**L**uca Furbatto è una di quelle menti italiane che da un ventennio frequenta il paddock della F.1. Con umiltà e tanto lavoro, lontano dai riflettori, l'ingegnere piemontese si è fatto largo nel mondo dei team anglosassoni, ma fornendo la sua cultura tecnica anche a Toro Rosso e ora, da pochissimi giorni, alla Sauber.

Furbatto è infatti il nuovo capo progettista della squadra svizzera che con Longbow Finance, gli investitori entrati a inizio stagione, vuole compiere il tanto sperato salto di qualità. E Furbatto rappresenta sicuramente uno dei punti fermi per tentare la scalata verso le posizioni nobili della classifica del mondiale, non sconosciute alla Sauber dei primi anni in F.1 e di quando nella storica sede di Hinwil era entrata la Bmw. Un corteggiamento, quello della Sauber a Furbatto, che andava avanti da diverse settimane, da quando la Manor, per cui l'ingegnere italiano lavorava dal 2015, ha purtroppo abbassato la saracinesca chiudendo ogni attività.

## 20 anni fa ha debuttato in F. 1 con Tyrrell

E dire che i risultati erano in netta progressione grazie a uno staff tecnico di prestigio che comprendeva anche gli ex Ferrari Pat Fry e Nick Tombazis. Portare una piccola squadra perennemente in ultima fila verso il centro classifica, questo era il sogno di Furbatto, purtroppo interrotto sul più bello. Il 2017 rappresenta per Luca un anno importante perché esattamente 20 anni fa è entrato in F.1 giovanissimo (24 anni) lavorando come ingegnere di pista nel team Tyrrell.

Il suo pilota era il brasiliano Ricardo Rosset. Furbatto, classe 1972, proveniva dalle esperienze maturate al Centro Ricerche Fiat e con l'Alfa Romeo nel campionato Dtm sotto le direttive di Giorgio Pianta. Un impegno di alto livello e qualità che è servito tantissimo alla formazione tecnica di Furbatto. Nel 1998, la Tyrrell si è trasformato in Bar (British American Racing) e lui è rimasto nella squadra prendendosi cura di Ricardo Zonta. Apprezzato negli ambienti britannici, Furbatto nel 2001 è entrato in McLaren dove ha fatto una bella e lunga carriera. Passando dalla progettazione dei compositi e calcolo strutturale, che svolgeva nella sede di Woking



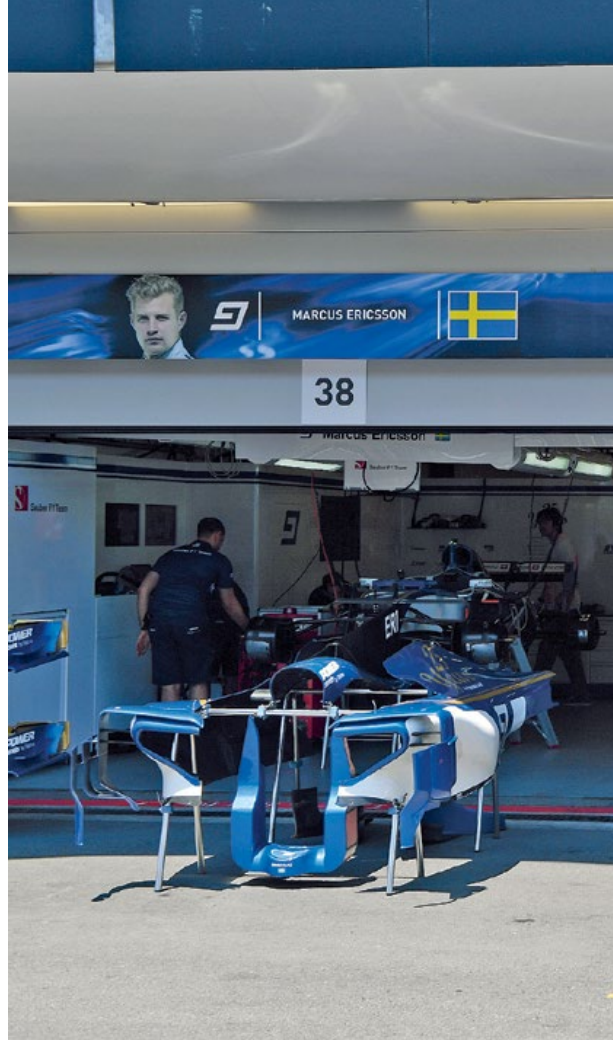
## CON FIAT E ALFA ROMEO LE PRIME ESPERIENZE

Dopo essersi fatto le ossa nel centro ricerche Fiat e nel Dtm con l'Alfa Romeo, Furbatto, classe 1972, è approdato in F.1 nel 1997.

Adesso è il nuovo capo-progetto Sauber

abbandonando quindi il ruolo di ingegnere di pista, a responsabile di tale dipartimento fino a divenire, quando Pat Fry è passato in Ferrari, capo progetto della monoposto 2011 sotto le dipendenze di Paddy Lowe.

La Mp4-26 ha ottenuto sei successi nel campionato 2011 con Lewis Hamilton e Jenson Button e sette affermazioni le ha spuntate la Mp4-27 dell'anno seguente, che portava sempre la firma di Furbatto



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



nonostante nel 2012 avesse cambiato team. Di fatto, le ultime McLaren vincenti (ultimo primo posto del team di Woking, San Paolo 2012) portano il progetto di Furbatto.

#### Per Luca anche kart e monoposto da pilota

Luca nel 2012 ha iniziato a lavorare con la Toro Rosso, sempre come capo progetto, fino al 2014. Tre anni intensi vissuti per lo più nella sede distaccata britannica della squadra di Faenza. Furbatto, infatti, dai tempi McLaren ha preso casa nella periferia sud di Londra e si sente molto "british". Dopo la bella avventura con la Toro Rosso, è arrivata la proposta Manor nella quale ha trascorso due stagioni, 2015 e 2016. Parallelamente alla F1, Furbatto ha anche avviato una serie di consulenze tecniche che non lo fanno mai stare inoperoso. Adesso, però, con la chiamata della Sauber, per Luca è venuto il momento di lasciare la Gran Bretagna, seppur momentaneamente, per trasferirsi in Svizzera in quanto la Sauber non ha alcuna sede operativa nell'isola. C'è poi un aspetto curioso di Furbatto. Prima di laurearsi, correva nel karting ed ha anche tentato la via delle monoposto partecipando a qualche gara della Formula Alfa Boxer verso la fine degli Anni Ottanta. Gli studi hanno poi preso il sopravvento. Nel 2014, Furbatto è ritornato in monoposto correndo qualche gara della VdeV, categoria formule, con una Renault 2.0 del team piemontese Viola. Un modo per divertirsi, ma anche per capire sempre più il lavoro del pilota, segreti importanti da trasferire nel proprio lavoro. ●

# HVMC

CHANTAL BEAUVOIR & FRANCK BAILLE *Motors*

*"L'art de vivre  
la course"*

VENTE AUX ENCHÈRES  
YACHT CLUB DE MONACO

EXPOSITION DU 20 AU 22 JUILLET

23 JUILLET  
2017

UNE SÉLECTION "D'ENGINs" MYTHIQUES,  
« MONOPLACES », « SPORT-PROTO », « GRAND TOURISME »



JEAN-PIERRE  
*Jarier*  
ANCIEN PILOTE FORMULE 1

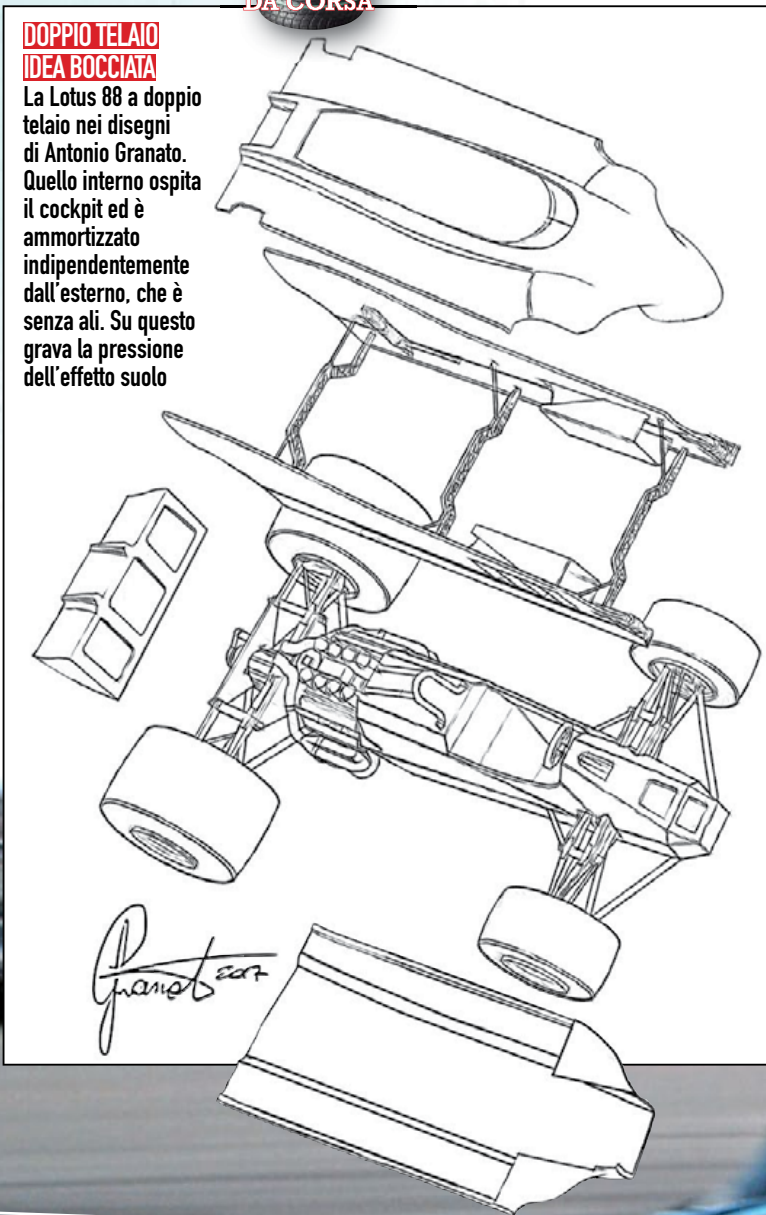
[www.hvmcmotors.com](http://www.hvmcmotors.com)

Contact : [jpjarierevents@monaco.mc](mailto:jpjarierevents@monaco.mc) • Tél : +33 06 07 93 11 91 • Cécile : +33 621 17 23 36 | Tom BRAULT : +33 787 487 932



**DOPPIO TELAIO  
IDEA BOCCIATA**

La Lotus 88 a doppio telaio nei disegni di Antonio Granato. Quello interno ospita il cockpit ed è ammortizzato indipendentemente dall'esterno, che è senza ali. Su questo grava la pressione dell'effetto suolo



di **Mario Donnini**

**S**ignore e signori, stavolta a Cuore da Corsa è ospite l'incompiuta più affascinante del Motorsport. La monoposto di F.1 sta alle corse come la Nona di Ludwig van Beethoven sta alle sinfonie. E per la prima volta, dopo 36 anni, quindi dall'era del compianto Elio De Angelis, un top driver italiano, Emanuele Pirro, ex F.1 e cinque volte al top della 24 Ore di Le Mans, sale a bordo della magica e nera creatura, sotto gli occhi di Clive Chapman, figlio del mitico Colin e proprietario della vettura, e racconta le sue impressioni.

La Lotus 88 per chi non è più giovanissimo è un bolide dotato di fascino ammaliante e quietamente maledetto. Primo, perché è la vettura più proibita di tutte. Perfino della Brabham Bt46 col ventilatore, perché almeno la belva di Murray corse e vinse una gara, il Gp di Svezia 1978, prima d'essere bandita. La 88 no. Attorno a essa scattano immediatamente gli anticorpi dei team rivali e della Federazione, tanto che non riesce a prendere parte neppure a una competizione.

Tra proteste, ricorsi, intrighi e lotte al coltello, la 88 è la monoposto che nella storia della F.1 ha corso di più nelle aule dei tribunali che sulle piste.



SUTTON-IMAGES.COM



**LA PAURA FA 88!**  
La Lotus 88 in cover story su Autosprint, alla vigilia dell'apertura mondiale F.1 1981

NEL 1981 CHAPMAN HA IL SUO ULTIMO COLPO DI GENIO, PROVANDO A FAR DEBUTTARE LA LOTUS 88, MONOPOSTO CHE ADOTTA IL DOPPIO TELAIO. FRUTTO DI UN SISTEMA INGEGNOSO, LA VETTURA È AVVERSATA DAI TEAM RIVALI E DALLA STESSA FEDERAZIONE CHE LA BOCCIA, NON RITENENDOLA REGOLAMENTARE. CON EMANUELE PIRRO SIAMO ANDATI A SCOPRIRE TUTTI I SUOI SEGRETI

# Lotus 88

## La F.1 proibita

NELL'AMBITO DELL'OMAGGIO A ELIO DE ANGELIS, PIRRO HA PROVATO PER NOI L'ULTIMA GENIALATA DI CHAPMAN, RESTANDO DI STUCCO. ECCO LA STORIA DI UNA VETTURA CHE FA ANCORA SOGNARE



SUTTON-IMAGES.COM



DONNINI



DONNINI

### EMANUELE PIRRO TESTER FELICE CON CLIVE CHAPMAN

A lato, Elio De Angelis, nelle prove del Gp Usa West a Long Beach 1981, su Lotus 88. Sopra, Emanuele Pirro con Clive Chapman, figlio di Colin che vediamo con Elio, al centro. In alto, lo stesso Pirro al volante della 88 sul lungomare di Porto Potenza Picena, in occasione dell'omaggio a De Angelis all'interno della terza edizione del Memorial Scarfiotti



← Tra l'altro perdendo. Sempre e per sempre. Da qui la sua incompiutezza. Tradotta nell'impossibilità d'aver una carriera agonistica e, con essa, l'opportuna evoluzione tecnica.

**Innovatrice in carbonio**

Eppure la 88 resta tra le effervescenze tecnico-intellettuali più note, agognate e comunque importanti della sua epoca. Primo, perché la sua idea di fondo, quella del doppio telaio, era semplice e geniale, mutuata dal precedente progetto rimasto sulla carta, quello della 86.

Secondo, perché a tutti gli effetti è la prima Formula Uno della storia che utilizza in quantità prevalente il carbonio nella realizzazione del telaio, pur conservando alcune componenti ancora in alluminio. Battendo così al fotofinish la McLaren Mp4/1 che comunque viene considerata la pioniera del carbonio stesso, proprio perché la 88 venne di fatto vaporizzata dagli strali della Fia.

Ma, attenzione, la pista fa fede e parla chiaro: la Lotus 88 prende parte alla sua prima sessione ufficiale nel Gp inaugurale della stagione 1981, a Long Beach, guidata da Elio De Angelis, mentre la McLaren Mp4/1 di John Barnard debutta solo due gare dopo, al Gp d'Argentina, condotta da John Watson.

**Le ragioni a fondamento della 88**

La Lotus 88, disegnata per la stagione 1981 da Colin Chapman e Martin Ogilvie con l'aiuto di Peter Wright, adotta un doppio telaio per modificare l'altezza della vettura dal suolo in fase di movimento. Un anno prima, in piena era wing-car, con l'effetto suolo garantito dalle minigonne, era stata concepita la Lotus 86, in un solo esemplare.

La 86 doveva essere la grande rivincita di Chapman che nel 1979 aveva clamorosamente fatto flop con la rivoluzionaria Lotus 80, la quale in teoria, a detta dello stesso creatore, doveva trasformare in autobus tutte le rivali, tanto sarebbe stata evoluta e sofisticata.

E invece marciò malinconicamente lei stessa come un torpedone, visto che era dotata di un telaio che torceva terribilmente, come testimoniato da Mario Andretti, e anche per le incontrollabili variazioni d'assetto della vettura.

**La progenitrice Lotus 86**

La direzione scelta poteva essere quella giusta, ma bisognava cambiare approccio. Da qui la nascita della 86, per la quale viene prevista la possibilità di utilizzare differenti sistemi sospensivi, per carrozzeria e telaio. La base di partenza è la Lotus 81 - la vettura portata in gara nel 1980 da De Angelis, Andretti e Mansell part-time -, e i primi riscontri in galleria testimoniano che i vantaggi ci sono eccome. Ma c'è un problema sopraggiunto e di quelli irrisolvibili, perché politico: a fine 1980 l'autorità sportiva impone un'altezza minima da terra a 6 centimetri, abolendo le famigerate minigonne, non solo ritenute pericolose ma anche concettualmente inammissibili, perché strumenti aerodinamici mobili. Niente, bisogna ripensare il tutto, adattandolo alla nuova situazione, notevolmente più restrittiva.



fotografie DONNINI



**UNA F1 ANCORA TUTTA DA SCOPRIRE**  
Sopra, il casco di Elio, usato da Pirro per guidare la 88, in alto. Sotto, il bilico del Classic Team Lotus della Lotus 86, all'origine della... specie e, a destra, l'abitacolo della 88, con la barra orizzontale, in basso

Il progetto 86 si rigenera, spalmandosi sulla mutata regolamentazione, rinunciando alle minigonne che scorrono e semplicemente consentendo l'abbassamento di tutta la carrozzeria. Questa è l'intuizione di base della 88, con telaio e carrozzeria che si muovono autonomamente.

**La filosofia del doppio telaio**

La 88 utilizza quindi concettualmente l'intuizione del doppio telaio, uno interno all'altro e ammortizzati ciascuno in modo indipendente. Quello più interno ospita l'abitacolo e l'esterno, privo di ali, sostiene la pressione causata dall'effetto suolo.

In altre parole, la carrozzeria è mobile, essendo appoggiata agli ammortizzatori, uno per ruota, e fissati ai braccetti inferiori delle sospensioni.

La pressione dell'aria agisce sulle ali e sulla carrozzeria facendo abbassare essa e non il telaio, fino a sfiorare il suolo e andando a ricreare il celeberrimo sigillo che ottimizza l'effetto Venturi, ripropiziando il circolo virtuoso garantito dalle abolite e così non più rimpiante minigonne.





### Uccisa dalla politica

Però, occhio, il guaio della 88 è più politico che tecnico-legale. E i suoi avversari non appaiono certo puliti né tantomeno più ligi al regolamento.

La Brabham di Bernie Ecclestone, con Gordon Murray al timone tecnico, per salvare e ricreare i benefici dell'effetto suolo, utilizza infatti un sistema, ben presto imitato, di sospensioni che grazie al carico aerodinamico riavvicina il telaio all'asfalto, eludendo alla grande il limite dei 6 centimetri da terra. Altri adottano dispositivi pneumatici, ossia correttore di assetti, che alzano la monoposto a sei centimetri al rientro ai box, solo per eludere di fatto le verifiche tecniche.

Chiaramente lo spirito del regolamento è violato, ma contro Ecclestone & C. i federali non cercano o non vogliono trovare l'appiglio per intervenire. Contro Chapman, invece, che ha realizzato un sistema molto più elegante e geniale, il fronte è compatto: i team legalisti Ferrari e Renault da sempre temono il genio inglese, Bernie Ecclestone, boss della Foca, l'associazione dei costruttori anglosassoni, si è legato al dito il bando della Bt46 a ventilatore, vettura di cui Chapman è stato acerrimo nemico, e fa fronte compatto per una volta coi grandi Costruttori e i federali. Così, in pratica, il patron della Lotus si ritrova solo contro tutti e la 88 appare spacciata praticamente fin dalla nascita.

### La sconfitta di Chapman

Colin Chapman perde con effetti catastrofici entrambe le manche legali in cui prova a far passare per regolare la favolosa 88: nel primo Gp dell'anno, a Long Beach, e a metà stagione, a Silverstone. In realtà la monoposto sulle prime viene considerata conforme dalla Fisa - la Federazione d'allora -, tanto che è ammessa alle prove del venerdì del Gp Usa West, ma poi si ritrova bocciata e congelata perché da sottoporre a più approfondite indagini, così la Lotus deve risfoderare la tradizionale 81.



### IL FASCINO DI UNA VERA INNOVATRICE IN CARBONIO

A lato, il frontale 88B. Sotto a sinistra, la parte anteriore del cockpit e l'elegante andamento del posteriore. Sopra, lo sticker interno che certifica il passaggio delle verifiche tecniche al Gp di Gran Bretagna 1981 e, in alto, la targhetta ufficiale del telaio 88/1



## LA PAROLA A CLIVE, FIGLIO DI COLIN

# Chapman jr svela i segreti

Clive Chapman, classe 1962, è figlio di Colin (e Hazel), creatore della Lotus, e custode delle tradizioni più preziose e simbolicamente rappresentative del glorioso marchio, occupandosi di gestire il Classic Team Lotus.

È grazie a lui - intervenuto a Potenza Picena nel Memorial Scarfiotti dedicato al ricordo di Elio De Angelis -, che abbiamo la possibilità di entrare nelle pieghe e nei segreti di una delle monoposto più controverse e innovative nella storia della F1. «Sì, esatto, è proprio così che la considero. La Lotus 88 è una delle vetture più geniali mai concepite nella storia delle corse e purtroppo, forse per questo, la più osteggiata di tutte. Tanto che non riuscì mai a avere una storia agonistica sua. Eppure è la prima che fa uso prevalente di fibra di carbonio, oltre a utilizzare il sistema del doppio telaio, bandito in realtà per motivi politici. Ma questo nulla toglie alla potenza intuitiva che resta a fondamento di questo progetto». Clive Chapman rivela anche particolari interessanti circa quantità e contesto in cui fu utilizzato il telaio della 88. «Il modello che metto a disposizione in questa occasione è quello del telaio numero 1. Della 88 ne esistono due versioni: la prima scende in pista con Elio De Angelis al volante nelle prime prove del Gp di Long Beach. La seconda, quella evoluta e aggiornata, la cosiddetta versione B, è schierata da mio padre in tre esemplari nel weekend del Gp di Gran Bretagna, il terzo dei quali in funzione di muletto. In tutto sono stati costruiti tre modelli 88. Pochi sanno che le monoscocche sono in realtà intercambiabili con quelle dei due modelli successivi, quindi in poche parole esistono in tutto dieci telai Lotus tra loro perfettamente intercambiabili. È per questo che negli anni successivi al 1981 ben due telai della 88 sono stati cannibalizzati per portarli alle specifiche della 91 e così via. Ma a oggi uno dei proprietari ha preferito tornare indietro, riadattando una scocca per farla tornare nelle specifiche 88, che così adesso sono di nuovo esistenti in due esemplari. Ma questa provata da Emanuele Pirro è molto speciale e non solo perché è la prima: al suo interno infatti c'è ancora lo sticker originale di conformità, apposto dopo le prime verifiche dai collegio dei commissari tecnici nel Gp di Gran Bretagna 1981». Per la macchina più proibita di tutte, è questo senz'altro il più prezioso, trasgressivo e spiazzante degli avalli...





A Long Beach la 88 utilizzata da Elio De Angelis nella prima tornata di prove inanella solo tre giri, con un tempo di 1'31"39, mentre il migliore della sessione iniziale, Alan Jones su Williams Fw07, sfreccia con 1'20"91. Chapman morde la polvere e salta perfino il Gp di San Marino a Imola, leccandosi le ferite e meditando il riscatto.

### L'ultima battaglia a Silverstone 1981

In occasione del Gp di Gran Bretagna il boss Lotus presenta quindi la 88B, versione evoluta della macchina proibita. Il blitz di Silverstone poggia su ragioni legali precise: secondo le vigenti normative del tempo, nel Regno Unito a nessuna vettura può essere impedito di prendere il via a una gara. Il bolide semmai può essere escluso solo nel dopogara, a seguito di una decisione adottata dal Tribunale sportivo competente.

Non solo: un colpo di scena anima l'inizio del weekend, perché il Royal Automobile Club passa tranquillamente alle verifiche la versione evoluta della Lotus 88, facendo inferocire Jean-Marie Balestre, gran capo della Federazione internazionale, il quale paventa subito l'annullamento iridato della corsa, la squalifica Lotus e l'esclusione a tempo indefinito del Regno Unito dal giro iridato. Ahio. Le autorità locali decidono così di tornare sui loro passi, escludendo la 88B, la quale in pista in realtà nelle prime prove ufficiali non aveva fatto sfracelli: De Angelis diciannovesimo e Mansell diciassettesimo.

Con Elio, per la verità, che tira un sospiro di sollievo quando viene a sapere che la vettura non s'ha



SUTTON-IMAGES.COM



da fare né a Silverstone né mai, perché la ritiene instabile e pericolosa. Fine della pista. Della Lotus 88 non si parlerà mai più.

### Un destino singolare

Il 16 dicembre dell'anno dopo Colin Chapman muore per attacco cardiaco.

Che si creda o meno alla sua scomparsa - messa in dubbio da chi pensa che il Costruttore inglese l'abbia inscenata per migrare in Sudamerica e evitare imbarazzanti presunte conseguenze relative al suo ruolo nel caso De Lorean -, la Lotus 88 resta qua-

# Pirro: «Il sistema lavora a 80 km/h!»

EMANUELE SBIGOTTITO PER IL FUNZIONAMENTO DELLA 88 E DI COME LA SOLUZIONE DEL DOPPIO TELAIO ENTRI IN AZIONE QUASI DA FERMO

**E**manuele Pirro da pilota ha corso in F.1 con merito e nei prototipi ha vinto di tutto, sbancando nell'era Audi cinque volte la 24 Ore di Le Mans. Ma, oltre che campione endurance, Emanuele è immenso appassionato di corse e della loro storia. Un ircocervo metà top driver e metà race fan, tester sensibilissimo, competente e curioso. L'uomo giusto per provare, in nome e per conto di Au-

tosprint, nell'ambito della giornata dedicata alla memoria di Elio De Angelis a Potenza Picena, la mitologica Lotus 88, svelandone caratteristiche non censite né censibili da schede tecniche o enunciazioni teoriche. «Provo l'abitacolo - racconta Emanuele - e già capisco che in questo caso dall'esperienza ricaverò due tipi di sensazioni, assai diverse tra loro. Da una parte un feedback tecnico,

dall'altra un riscontro emotivo, che so fin dal principio sarà molto intenso. Perché per me non è solo un tuffo nella storia nelle corse e nel genio di Chapman, ma anche un'immersione nella vita di Elio, che io ho conosciuto e visto crescere, apprezzandolo profondamente. Per tutto questo, calarmi nella sua macchina, nel sogno non realizzato, indossando il suo casco, crea un processo di forte empa-

tia verso il quale - a differenza di quando ero pilota - preferisco liberare tutte le mie sensazioni, anche se so che le lacrime non potranno essere evitate. Grazie alla famiglia De Angelis e al fratello Roberto, per tutto questo. Sono nell'abitacolo della Lotus 88, tra le espressioni più grandi del genio di Chapman, capace con essa di applicare valori di carico aerodinamico altissimo, fin li sconosciuti, ancorando la carrozzeria ai braccetti delle sospensioni e bypassando la parte sospesa. Così il carico viene applicato a una parte non schiacciabile: la ruota. Sì, è una genialità. Anche se mi colpisce pure lo stare avanti così con i piedi, tanto la guida

è avanzata, come accadeva per le monoposto di quell'epoca: una sensazione che incute un istintivo senso di paura». L'esperienza vera e propria inizia, anche se sul lungomare di Porto Potenza Picena, anziché in pista, ma... «Voglio sensazioni e spunti che mi consentano elaborazioni e proiezioni. Per capire, non c'è bisogno di spremere la meccanica, ma consentire che mi parli. Clive Chapman mi chiede di badare a non andare oltre i 95° di temperatura dell'acqua. Devo stare attento alla frizione, che è molto dura, e a gestire bene l'avviamento automatico, per evitare che la 88 si spenga davanti a tutti. Mi sie-



SUTTON-IMAGES.COM

### CHAPMAN A SILVERSTONE 1981 PORTO TRE ESEMPLARI

Sopra, le tre 88B portate per il Gp di Gran Bretagna 1981. A destra, la vettura senza carrozzeria. In alto, una veduta del posteriore e, sotto, uno striscione di protesta contro le autorità sportive, datato 1981: "Vogliamo la Lotus 88". Più a destra, Pirro dall'abitacolo ascolta Clive Chapman, figlio di Colin. A sinistra, la 88 in una gara di F.1 storiche



fotografie DONNINI



SUTTON-IMAGES.COM

le suo ultimo guizzo di intuizione creativa, per certi versi ineguagliata per capacità innovativa. In seguito il singolare destino della 88 è quello della reviviscenza. Perché all'alba del nuovo millennio ha finalmente iniziato la sua carriera agonistica dimostrandosi competitiva nelle corse storiche del Fia Thoroughbred Gp Challenge e poi in altre gare veteran, nelle mani dei gentlemen driver Steve Hitchins e, più avanti, di Katsuki Kubota. Curiosamente, che Colin sia restato vivo o meno, la sua 88 data per morta è poi agonisticamente risorta dimostrandosi, finalmente, accettata e vincente. ●

*do nell'abitacolo, analizzo tutto quello che ho intorno e trovo la 88 strana. Sì, perché tra le gambe, dove di solito c'è l'estintore, trovo una barra trasversale di metallo, che collega il telaio alla carrozzeria mobile. Questa staffa, che mi va su e giù in mezzo alle gambe, la trovo davvero inusitata e ciò porta a un abitacolo di dimensioni più generose della me-*

*dia delle monoposto di quell'epoca. Okay, andiamo avanti. Accensione. Sento il rombo e procedo con la marcia ingranata. Si parte. La prima sensazione in movimento è quella della fiducia sulla solidità meccanica, un altro di quegli elementi istintivi e percettivi affinati in decenni di collaudo. La seconda sensazione non l'avevo mai provata - ri-*

*vela Emanuele - e mi lascia letteralmente stupefatto: a 80 km/h improvvisamente tutto l'abitacolo si abbassa attorno a me, andando a toccare il terreno. E con un impatto acusticamente percepibile. Praticamente un tonfo sordo. Incredibile, è come se senza previsto mi trovasi seduto più in alto: in pratica mi si è abbassata la macchina intorno. I quattro mini-ammortizzatori su cui è appoggiata la carrozzeria lavorano alla grande e mi fanno quasi sparire la macchina di dosso... Chiaro, conoscevo il sistema sul piano teorico, ma vederlo lavorare e a velocità così basse è strano... Di solito una macchina da corsa dà l'impressione della so-*

*lidità, invece questa ora risulta, come dire, mobile e dinamica, col tonfo della carrozzeria che cade giù. Il sistema è impressionante e dalla creatività sopraffina: l'effetto suolo grava sulle ruote e non sul telaio, così la macchina non ha le sospensioni quasi bloccate tipiche delle rivali, ma è ammortizzata come se non avesse affatto effetto suolo. Straordinario. Porto a termine tutti i miei giri mentre m'assale l'identificazione con Elio e la paragono al mio orgoglio di quando ho mosso i pri-*

*mi passi del diesel Audi, aprendo una nuova era delle corse. Penso che pure lui, a inizio Anni '80, si sia sentito un pioniere in questo abitacolo, frutto di un intuito e di una mente non comuni, in grado di aprire una nuova strada, che per motivi più politici che normativi si preferì non percorrere. Mi resta la voglia di spremere la 88 su un tracciato veneto ma sono orgoglioso di averla utilizzata, stringendone il volante, quasi a mimare un ideale abbraccio al caro Elio De Angelis». ●*



# IndyCar

## il volto più umano

**L**a disponibilità dei piloti e il loro carattere amichevole è una delle caratteristiche che più stanno promuovendo la rinascita dell'IndyCar nel corso degli ultimi anni. Mentre in Europa, vuoi per la rivalità legata ai segreti che possono passare da un team all'altro, vuoi per desiderio di privacy, le notizie sulla vita dei piloti e sulle loro interazioni filtrano col contagocce, il mondo delle ruote scoperte Usa ha abbracciato una filosofia più aperta, e l'impressione che gli appassionati ricevono è quella di avere a che fare con persone simpatiche e socievoli, quando nel Vecchio Continente sembra che perfino nelle serie giovanili i piloti facciano fatica a parlare tra di loro. In altre parole c'è poco di quel feeling "familiare" che invece permette ai tifosi della serie americana di divertirsi con tante storie curiose o interessanti. Mentre viceversa, dall'altra parte della barricata in Nascar, si è ormai talmente presi dal modello del pilota perfetto eroe americano, che l'ideale imposto dal marketing si è sparso a macchia d'olio, richiedendo ai piloti di fare le stesse cose, supportare cause "vendibili", ed evitare i passi falsi dal punto di vista della comunicazione. In IndyCar si è scelto di adottare, come per altro già ai tempi d'oro della Cart e della vecchia IndyCar, un concetto di fratellanza che nel mondo delle corse moderne sembra sempre meno presente. E ciò coinvolge sia consumati campioni, sia giovani di diverse estrazioni che cercano di affermarsi.

### Per Dixon è un dovere morale aiutare i rivali

L'esempio più famoso è quello di Scott Dixon che, insieme alla moglie Emma, considera un dovere morale aiutare i suoi amici/avversari, e stare loro vicino anche nei momenti più difficili. Poche ore prima della sua pole position quasi da record all'Indianapolis Motor Speedway, il neozelandese era al capezzale di Sebastien Bourdais, da poco protagonista di un brutto incidente. In barba ad ogni superstizione e scaramanzia, ha voluto sincerarsi delle condizioni del collega augurandogli un in bocca al lupo e mostrando la sua solidarietà. Lo stesso atteggiamento che l'aveva portato ad assistere la moglie di Justin Wilson nei terribili momenti dell'incidente di Pocono, e a spendere ore a parlare con il compagno Dario Franchitti quando, dopo il gran botto di Las Vegas ed il conseguente trauma cranico, lo scozzese aveva qualche problema di memoria e necessitava di assistenza. Ma non solo, Scott e Emma, dopo la tragedia di Las Vegas 2015,

**C'È UN FEELING MOLTO FAMILIARE TRA PILOTI E TIFOSI. UN CONCETTO DI FRATELLANZA SEMPRE MENO PRESENTE NELLE CORSE E CHE È UNO DEI PUNTI FORTI DELLA SERIE**

di Marco Cortesi

non ci hanno pensato due volte a fare armi e bagagli e trasferirsi vicino a casa Wheldon per assicurarsi che la vedova Susie potesse trovare nelle vicinanze volti amici per sostenerla. Dixon, da sempre soprannominato Iceman per la freddezza nelle situazioni di gara, è sempre riuscito a far coesistere l'aggressività sportiva con la necessità di essere fondamentalmente una brava persona una volta uscito dall'abitacolo. Forse anche per questa semplicità non ha trovato spazio nelle corse europee, dove serve un po' più di malizia?

### Se un crash diventa l'esperienza migliore

C'è da dire che Dixon, nel paddock, è anche (scherzosamente) odiato da tutti gli altri piloti per le abilità mostrate, oltre che in tutte le situazioni fondamentali della gara, in qualunque sport. Unica eccezione, con grande gioia di tutti quelli che finalmente riescono a batterlo in qualcosa, è il basket, in cui "Dixie" non azzecca mai un canestro. Una buona notizia per tutti i suoi compagni di allenamen-

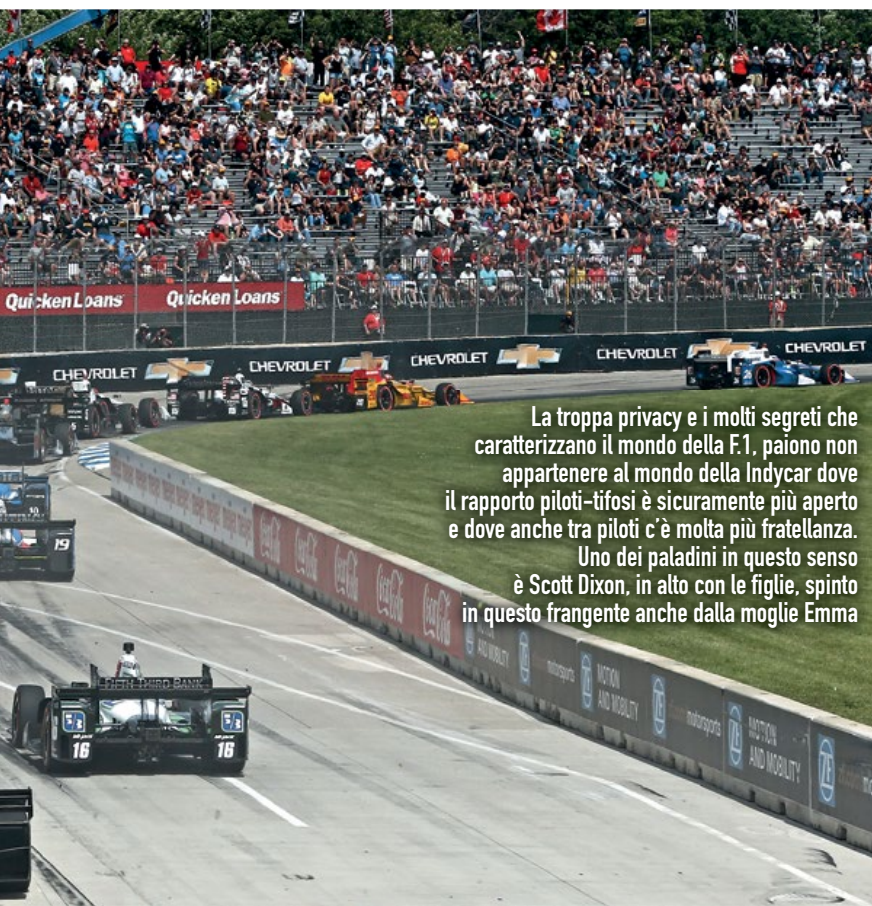




GETTY IMAGES



GETTY IMAGES



La troppa privacy e i molti segreti che caratterizzano il mondo della F1, paiono non appartenere al mondo della Indycar dove il rapporto piloti-tifosi è sicuramente più aperto e dove anche tra piloti c'è molta più fratellanza. Uno dei paladini in questo senso è Scott Dixon, in alto con le figlie, spinto in questo frangente anche dalla moglie Emma

to a partire da James Hinchcliffe. Il canadese di Toronto è sempre stato piuttosto alla mano per tutti, costruendosi una reputazione che va a genio a tifosi e sponsor. Se possibile, il tremendo incidente del 2015 l'ha portato ad essere ancor più semplice e filosofico, rendendolo ancor più apprezzato da tutto il paddock. Passato da una sala operatoria piena di medici che disperavano di poterlo salvare al palco di "Dancing With The Stars", Hinchcliffe se l'è vista brutta: il suo sangue, a forza di trasfusioni, è stato sostituito tre volte in poche ore: le speranze di potersi salvare in un incidente del genere - secondo i dottori - erano assolutamente nulle. Uscito dal tunnel, Hinchcliffe vive la vita con spensieratezza passando dall'abitacolo alle sue varie avventure extra-curricolari tra cui un ristorante, una società di produzione video e un suo show radiofonico in cui intervista gli altri piloti. Hinchcliffe parla del suo incidente come «la cosa migliore mai capitata». Abbastanza indicativo di un approccio sano alle corse e alla vita in generale.

#### Daly-Hinchcliffe, più di due fratelli

Pochi sanno che, ad assisterlo durante la dura fase del recupero, è stato un altro pilota, l'amico Connor Daly. Preso per parte della carriera sotto l'ala protettrice da Hinchcliffe («Per me ha fatto più di quanto un essere umano dovrebbe mai fare per un

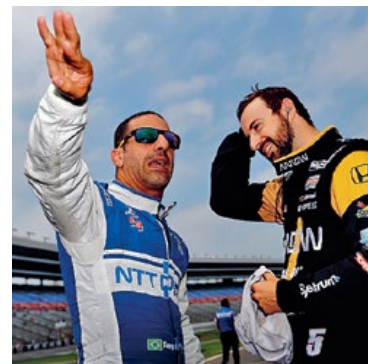
altro» ha spiegato), Daly si è ricordato dell'aiuto ricevuto nel momento del bisogno. Dopo la separazione dell'amico dalla fidanzata, e per via della necessità da parte dei genitori di ritornare in Canada, Daly non ci ha pensato due volte e si è trasferito in casa di Hinchcliffe, dandogli una mano sia nella vita quotidiana, sia nella riabilitazione. Una bellissima storia di amicizia la loro, che ha portato l'americano anche a sostituire il pilota di Sam Schmidt in diverse occasioni, gettando le fondamenta in termini di risultati per il contratto full-time con il Dale Coyne Racing del 2016. Ma come se non bastasse, Daly si è trovato talmente bene che è rimasto a vivere da Hinchcliffe per mesi generando una serie infinita di aneddoti e scherzi. Chissà se ora, con il trasferimento e l'imminente matrimonio di "Hinch" rimarrà a tempo indeterminato in cantina o verrà... sfrattato! Daly è comunque un altro dei personaggi più positivi della nuova generazione IndyCar. Figlio dell'ex pilota di Formula Uno Derek e figliastro del presidente dell'Indianapolis Motor Speedway Doug Boles, come il collega Charlie Kimball è affetto da diabete di tipo 1, che gli rende tra le altre cose difficile mantenere il peso forma, ma nonostante tutto è riuscito a cogliere un terzo posto nella Gp3 Series prima dell'impegno full-time negli states.

#### Chilton vuol sempre tornare a casa

Il passo tra una strana coppia da anni legata ad Indianapolis a chi proprio alla città dell'Indiana non si può abituare il passo è breve. Dopotutto, l'inverno del midwest è lungo ed estremamente freddo, e non tutti riescono a trovarsi bene nel periodo di stop dei motori. Se per alcuni la soluzione più ovvia è trasferirsi altrove negli Usa, come Tony Kanaan che ha scelto Miami, non molto differente dal punto di vista climatico dal Brasile, per altri non è proprio possibile staccarsi da casa. L'esempio più immediato è quello di Max Chilton, che nonostante l'impegno col team Ganassi continua a vivere in Inghilterra sottoponendosi ad incredibili tour de force per test e gare. Certo, Chilton non ha esattamente la necessità di risparmiare e non viaggerà sicuramente in economy, ma ha già collezionato, nel suo periodo americano, oltre 70 viaggi. «Tornare in Inghilterra sarà per me sempre tornare a casa, e anche se dovrò trasferirmi, penserò sempre a quando potrò rientrare» ha spiegato. Imitando un po' anche Dario Franchitti, che ha tante miglia da poter restare a vita nel programma Vip delle linee aeree britanniche. Chilton, che tuttora non riesce a nascondere il proprio disagio a correre sugli ovali, è uno di quei giovani personaggi che hanno molto da offrire, e che sembra aver compreso la necessità, per affermarsi negli Usa, di doversi integrare, se non dal punto di vista della residenza, almeno da quello del... lifestyle e dell'attitudine verso i tifosi e i colleghi.

#### Si punta alla promozione di giovani talenti Usa

Tutte storie di vita vissuta che per il vero appassionato rappresentano una miniera d'oro, con un potenziale che rimane enorme. Tra i piloti più in crescita nella percezione popolare c'è Alexander Rossi, che tuttavia anche per molti americani rimane un po' un "oggetto misterioso". Sicuramente ta-



GETTY IMAGES

#### HINCHCLIFFE-DALY INSEPARABILI

Reduce da un terribile incidente Hinchcliffe è tornato alla vita e alle corse grazie anche all'aiuto di Daly (sotto i due all'All Stars Games di basket a Toronto l'anno scorso): è nata una fantastica amicizia

lento in termini di guida (si dice che Roger Penske stia pensando a lui per sostituire, in prospettiva, Helio Castroneves) è in cerca di una consacrazione definitiva anche quanto ad immagine pubblica: dalla sua ha la vittoria nella 500 Miglia di Indianapolis del centenario come biglietto da visita. Molti puntano su di lui per portare avanti il discorso iniziato con Josef Newgarden nella promozione di giovani talenti americani. Anche per lui la promozione da semplice pilota a icona popolare passerà dall'abbracciare quello che è il nuovo stile dei piloti IndyCar, quello di portare la vita "racing" di tutti i giorni nelle case dei tifosi. Un atteggiamento che, per la rincorsa futura della serie, sta già facendo la differenza. ●



follow us   

# TUTTO IN UNA UNIVERSITÀ



**SERVIZIO  
NAVETTA**



**SERVIZIO  
MENSA**



**220  
POSTI  
LETTO**



**PALESTRA  
ATTREZZATA**



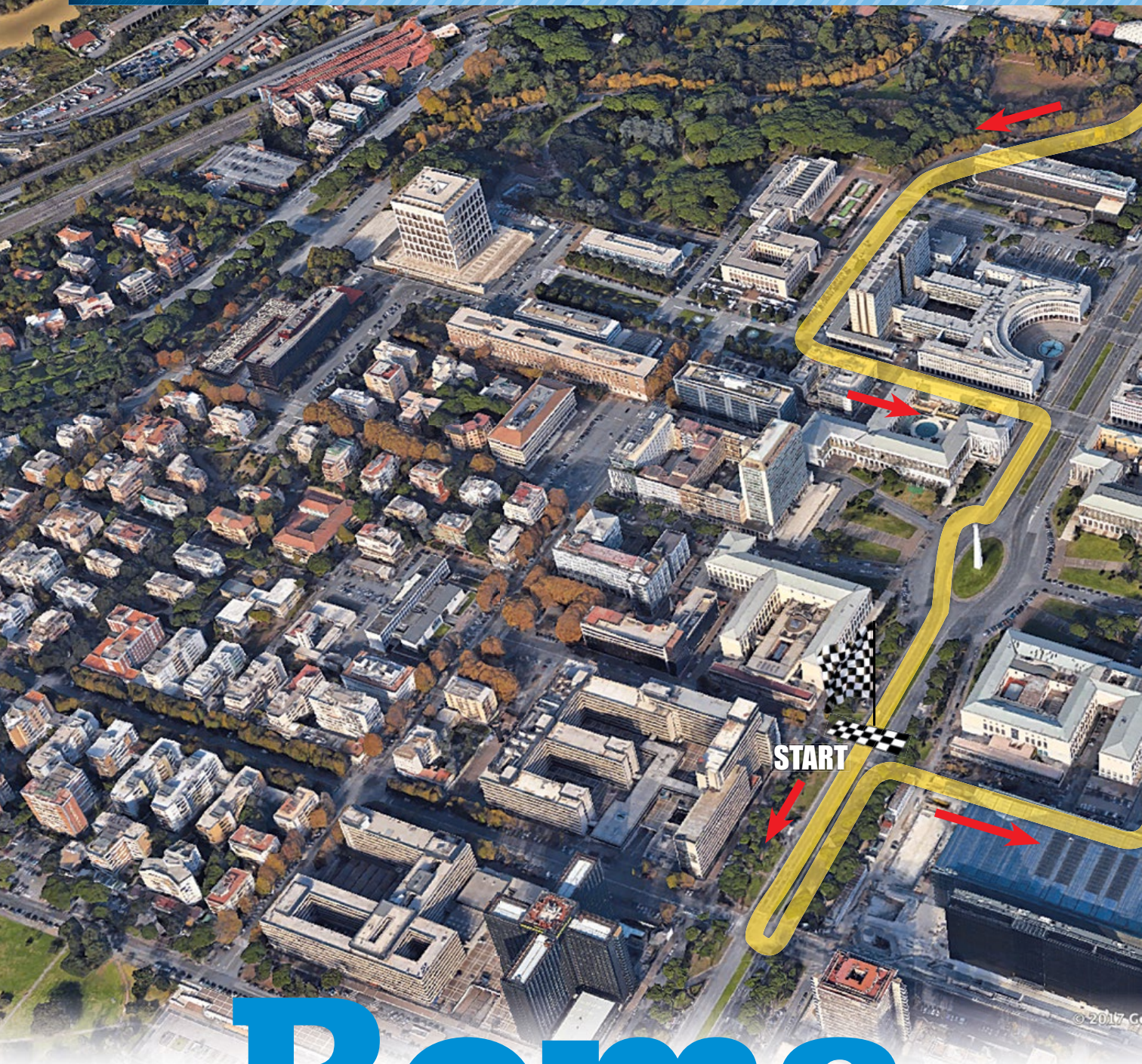
**6 ETTARI DI AREE  
VERDI**



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

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

NUMERO VERDE  
**800 98 73 73**



# Roma città aperta

IL SINDACO VIRGINIA RAGGI SPIEGA PERCHÉ HA FORTEMENTE VOLUTO LA FORMULA E NELLA CAPITALE E CHE COSA S'ASPETTA DALLE MONOPOSTO ELETTRICHE

di [Sergio Remondino](#)



GETTY IMAGES

### SI CORRERÀ ALL'EUR

Le monoposto torneranno a darsi battaglia a Roma il 14 aprile 2018, oltre 60 anni dopo l'ultima edizione del Gran Premio, che si disputò a Castelfusano e fu vinto da Jean Behra con una Maserati. Il percorso sarà ricavato all'interno del quartiere Eur

**D**opo anni di trionfali annunci del tipo "Questa volta è fatta" sempre caduti nel nulla... questa volta è fatta. Le monoposto torneranno a disputare per davvero un Gran Premio sulle strade di Roma e in tutto questo una grandissima parte l'ha avuto una donna, Virginia Raggi, sindaco della Città eterna che ha voluto assolutamente riportare le auto da corsa a Roma. E se non saranno Formula Uno poco importa. Anzi, è anche meglio, perché a sfidarsi in gara sabato 14 aprile 2018 all'Eur saranno le Formula E, le "F1 elettriche" che piacciono tanto a livello



MI PIACEREBBE  
SVENTOLARE  
LA BANDIERA  
A SCACCHI  
NEL GP ROMA  
DI FORMULA E

VIRGINIA RAGGI



di impatto ambientale. Roma, dunque, come Parigi, New York, Londra, Berlino, Hong Kong, per citare alcuni dei teatri metropolitani nei quali le monoposto "pulite" hanno già dato vita a sfide che sono un vero e proprio spot per tutto l'automobilismo da corsa.

**- Ci voleva una donna per portare le monoposto elettriche a Roma?**

«Già, sembra proprio che questa sarà la volta buona - esordisce Virginia Raggi nell'intervista che ha concesso ad Autosprint - e ne sono felice ed orgogliosa. Noi donne, quando ci mettiamo in testa una cosa, poi la facciamo! Questo evento sarà la summa di tante "prime volte"».

**- Perché vi interessa tanto un evento di questo tipo?**

«Perché il trasporto sostenibile, in modalità elettrica, ha una grande valenza. Ricolloca Roma a livello internazionale. Ma soprattutto, ripeto, per me è fondamentale il risvolto che viene dalla mobilità sostenibile, "verde". Puntiamo molto su un futuro nel quale la nostra città è percorsa da auto elettriche, meglio se con la formula del car sharing. E da bici, anche. Vogliamo rivoluzionare il trasporto nella nostra città».

**- Un progetto che passa anche attraverso le corse?**

«Certo. Le competizioni sono laboratori avanzati. Che danno una grande spinta alla ricerca. Penso ad esempio alla ricarica wireless. La Formula E è intelligente. Ho imparato a conoscerla in questo periodo e la trovo interessantissima. Con, ripeto, tante implicazioni a livello di mobilità sostenibile».

**- Su quali basi poggia l'accordo con Alejandro Agag e la Feo (Formula E Operation Ltd) per il "Gp di Roma di Formula E"?**

«Innanzitutto su un accordo a base triennale, un medio periodo che permette a tutti di lavorare bene. E poi su una serie di asset che Roma riceverà grazie alla manifestazione. Che sarà un grande spot per la Capitale perché la copertura mediatica, televisiva in particolare, è notevole in tutto il mondo. E poi ci sarà la riasfaltatura di buona parte del percorso, che sarà a carico della Feo e quindi rimarrà in dote ai romani. A costo zero. Il tutto senza tagliare né spostare un solo albero e senza lasciare sul territorio nessuna opera residua. Stiamo coinvolgendo in pieno i comitati di quartiere per tutta l'operazione. Non solo. L'Enel, che è sponsor dell'iniziativa e partecipa attivamente, realizzerà a sue spese da almeno 100 fino a 200 colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici. Anche questo resterà patrimonio dei romani, così come il wi-fi gratuito per la zona interessata dalla manifestazione, vale a dire il Municipio IX».

**- A fronte di quali sacrifici? Nel week-end di gara la circolazione su Roma avrà problemi legati all'evento?**

«No, perché la zona sarà chiusa al traffico solamente sabato 14 aprile, mentre nei giorni precedenti la preparazione del nuovo asfalto e delle infrastrutture necessarie al Gp non porteranno al blocco del traffico nella zona dell'Eur».

**- Quanto costerà a Roma ospitare il Gp? E quanti spettatori, o comunque visitatori ad esso collegati, vi aspettate?**



LA FORMULA E È INTELLIGENTE E VA NELLA DIREZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

VIRGINIA RAGGI



GETTY IMAGES

«In soldi non costerà nulla o comunque poco. Abbiamo messo a budget una cifra di circa 200mila euro ma si tratta di fornitura di servizi. Per quanto riguarda il pubblico, pensiamo a un'affluenza di 30-40mila persone. Con ottima ricaduta, ovviamente, per l'industria dell'accoglienza ad esempio».

## LO VOLLE MUSSOLINI PER L'ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI ROMA

### Il tracciato all'Eur

Il progetto del quartiere Eur - acronimo che sta per Esposizione Universale di Roma - vide la luce negli Anni 30 del secolo scorso per ospitare, appunto, l'Expò che però non fu mai fatta perché scoppiò la seconda guerra mondiale. Voluto dal regime fascista e realizzato sotto la supervisione dell'architetto Marcello Piacentini, l'Eur ha come simbolo il Palazzo della Civiltà Italiana, meglio noto come Colosseo Quadrato. Il quartiere è stato completato solo in vista dell'Olimpiade di Roma del 1960 ed in seguito è divenuto sede di rappresentanza per enti pubblici ed aziende private. Tra le costruzioni più recenti va segnalato il discusso Nuovo Centro Congressi noto come "Nuvola" e progettato da Massimiliano Fuksas.

GETTY IMAGES

### TRA LE VIE DELLE CITTÀ CON LE MONOPOSTO

Da Parigi a Londra, da Berlino a New York, sono molte le metropoli che ospitano le Formula E. Dal 2108, per tre anni, anche Roma vedrà in azione le monoposto a propulsione elettrica





**- Pronti a partire, allora?**

«Sì! Restiamo con il fiato sospeso e intanto lavoriamo. Questa prima edizione per noi è un po' come la "puntata zero". Poi tireremo le somme e vedremo che cosa fare per il futuro».

**- Perché alle Olimpiadi 2024 avete detto no mentre alla Formula E, invece, avete detto sì?**

«Per le Olimpiadi abbiamo detto no perché abbiamo visto quale stress deriva ad una città dalla realizzazione delle cittadelle olimpiche, costruite e poi abbandonate a se stesse. Penso a Rio ed a Londra. Noi siamo stati sempre contrari all'Olimpiade per questi motivi, soprattutto per i costi che fa ricadere sulla città. Mentre abbiamo sempre detto, invece, che non siamo assolutamente contrari ad ospitare eventi sportivi! Purché diano ricadute per la città».

**- Lei ci sembra genuinamente appassionata verso questo progetto. Sarebbe bello vederla sventolare la bandiera a scacchi a fine gara...**

«Ne stiamo parlando e penso che lo farò. Perché mi piace molto l'idea di coniugare uno sport come l'automobilismo al discorso delle emissioni zero: è il futuro!». ●



# Un investimento da oltre **10** milioni

**LA FEO CI CREDE E PAGHERÀ I LAVORI DI ASFALTATURA. L'ASSESSORE ALLO SPORT DEL COMUNE DI ROMA CI SVELA I DETTAGLI DEL GP ROMA**

**D**aniele Frongia rivive con flash significativi i mesi che hanno portato alla nascita e alla concretizzazione del progetto di Gp con le Formula E a Roma.

«C'erano stati vari tentativi - esordisce l'Assessore allo Sport, Politiche Giovanili e Grandi Eventi Cittadini di Roma - ma questa volta è andato tutto bene da subito. Tra l'attuale amministrazione e gli organizzatori, tra Virginia Raggi e Alejandro Agag, s'è instaurata subito una buona intesa. A noi interessava un progetto di mobilità sostenibile prim'ancora che la gara ma le due cose si completano. Il risultato è che sabato 14 aprile 2018 assisteremo al 1° Gp di Roma di Formula E, con un progetto su tre anni sul tracciato dell'Eur, che abbiamo scelto insieme ad Agag ed ai suoi uomini perché lì le strade sono

**CI SARANNO AMPIE ZONE DI PERCORSO RAGGIUNGIBILI GRATUITAMENTE, SENZA DOVER FARE IL BIGLIETTO**

**DANIELE FRONGIA**



larghe, è un quartiere suggestivo, adatto più del centro di Roma ad ospitare le monoposto. Con le sue opere, dal Colosseo Quadrato alla Nuvola di Fuksas a tutto il resto, dà l'idea della modernità, unita alla tradizione. E per la regia televisiva è perfetto perché gli spazi, soprattutto verticali, per le riprese sono notevoli. Fare il Gp in centro avrebbe creato grossi problemi con il traffico e, forse, avrebbe finito con il farlo somigliare ad una copia di Montecarlo».

**- Avete detto che nel contratto è prevista l'asfaltatura del percorso di gara a carico dell'organizzatore: quale sarà la superficie di nuovo manto stradale?**

«Considerando che il tracciato sarà lungo circa 3000 metri per una larghezza media di 7 significa una superficie di 21mila metri quadrati. Non tutta questa superficie, però, è da rifare: diciamo che la parte di manto completamente nuova sarà di 10/12

mila metri quadrati».

**- Perché la Formula E sbarca a Roma?**

«Perché Agag ed i suoi, come l'amministrazione comunale capitolina, ci credono. Per loro è un investimento da oltre 10 milioni di euro, tra riasfaltatura e spese organizzative. Considerano di poterci rimettere qualcosa al primo anno ma visto che l'accordo è per tre edizioni avranno modo di rendere redditizia l'intera operazione».

**- Si pagherà il biglietto per assistere al Gp?**

«Ci saranno ampie parti di percorso aperte al pubblico, dove si potrà assistere senza pagare nessun biglietto. E poi ci saranno tribune a pagamento, come è normale. Agag ed i suoi contano sul programma triennale e sui loro sponsor. Noi avremo l'intervento di aziende come l'Enel che ci supporteranno. Per Roma sarà un grande spot ma ci saranno anche ricadute importanti per alberghi, ristorazione, ricettività in generale. Penso alla tassa di soggiorno, al fatto che Agag e la Feo, ad esempio, pagheranno al Comune la Osp, la tassa di occupazione del suolo pubblico. Dopo l'estate faremo una presentazione in grande stile, dove sveleremo un po' tutto sull'operazione. Abbiamo intenzione di coinvolgere personaggi importanti ma per adesso non mi chiedo di più...». ●

# Doppietta Hyundai

VINCE NEUVILLE DOPO UNA LOTTA ALL'ULTIMO RESPIRO CON TANAK, CHE SPRECA L'ENNESIMA OCCASIONE. E PADDON RISALE SINO AL SECONDO POSTO, PER UNA FESTA TUTTA COREANA



## ORA NEUVILLE BRACCA OGIER

La Hyundai i20 Wrc vincitrice con Neuville reca i segni della lotta per la vittoria, la terza della stagione e la quinta in carriera per il belga

di Marco Giordo

**M**IKOLAJKI – Sembrava che davvero per Ott Tanak questa fosse la volta giusta per vincere in Polonia. Nella prima speciale della domenica, a Orzysz, il pilota di Wilson s'era ripreso la leadership per 1"8, dopo aver staccato di 4"9 il diretto avversario Neuville. Ma neppure stavolta Tanak ce l'ha fatta a far suonare l'inno estone sul lungolago di Mikolajki, perché nella speciale seguente, Paprotki, ha urtato un muretto con la ruota posteriore sinistra della sua Fiesta, danneggiandola poi irrimediabilmente nella parte anteriore sinistra in seguito all'impatto con un albero.

Un errore che è costato a Tanak una possibile vittoria a favore dell'altro prim'attore di questa corsa, Thierry Neuville, che ha così conquistato il suo terzo successo stagionale dopo quelli ottenuti in Corsica e Argentina e s'è portato a soli 11 punti dal leader iridato Ogier, terzo in Polonia ma mai in gioco per la vittoria. Una vittoria che testimonia l'eccezionale stato di forma di Neuville e della Hyundai in una gara davvero di alta velocità, dove si è corso a ben 116 kmh di media, con la bellezza di 11 cambi di leadership! Una corsa davvero appassionante, quella polacca, nella quale le nuove Wrc Plus hanno passato a pieni voti l'esame dell'esordio sul fango. Dopo le copiose piogge cadute nel week-end, più che tra i laghi della Polonia sembrava di essere nelle lande del Galles, con il fondo delle specia-

li diventato molto viscido, ricoperto da un insidioso strato di fango. Dove Neuville ha colto una meritata vittoria, la quinta in carriera. Un successo che, come detto, gli fa recuperare punti pesanti su Ogier in campionato.

«È stata una gara veramente molto tirata – commenta alla fine il pilota di Sankt Vith – in cui ho spinto sempre davvero al massimo spremendo la vettura e le gomme. Era quello che dovevo fare per vincere ed alla fine ci è andata bene visto l'errore commesso da Tanak. Mi dispiace per lui, perché aveva fatto una corsa incredibile ma in tanti mi avevano detto che stava prendendo troppi rischi. Così ho preferito non esagerare ed alla fine devo dire che è stata la scelta giusta. Vincendo qui abbiamo ridotto il nostro gap su Ogier dimostrando che per il mondiale ci siamo anche noi». Un deluso Tanak dal canto suo ha poi ammesso seraficamente alla fine, con la solita faccia poco espressiva, il suo fatale errore. «Ho urtato un muretto con la parte posteriore sinistra – ha dichiarato – e la vettura ha sbattuto all'anteriore contro un albero. La verità è che non avevo alternative, bisognava andare forte per cercare di riuscire a vincere». Invece, dopo il fine prova Tanak non è più ri-

ai



## AL TRAGUARDO

- 1 Neuville-Gilsoul**  
Hyundai i20 Wrc  
2.40'46"1
- 2 Paddon-Marshall**  
Hyundai i20 Wrc  
a 1'23"9
- 3 Ogier-Ingrassia**  
Ford Fiesta Wrc  
a 2'20"8

La classifica completa saranno riportate a pag. 80-81

uscito ad avviare il motore della sua Fiesta e così se n'è tornato a casa un'altra con zero punti. Chi troppo vuole nulla stringe. Una lezione che dovrebbe servirgli per il futuro. Se solo vorrà saperla leggere...

### Equilibrio assoluto

La grande battaglia sui fangosi sterrati della Polonia ha confermato che quest'anno ci sarà davvero da divertirsi per tutta la stagione. Con l'addio della Volkswagen i valori in campo si sono livellati, ogni gara è diventata una storia a sé e questo campionato del mondo è sempre più equilibrato e incerto. Anche se alla fine a primeggiare sono stati i soliti noti, vale a dire Ogier, Neuville, Tanak, Meeke e Latvala. Ma analizzando con attenzione i risultati, la musica è decisamente cambiata rispetto a dodici mesi fa. Nel 2016, a questo punto della stagione, c'erano stati sei vincitori diversi (Ogier, Latvala, Paddon, Meeke, Neuville e Mikkelsen) in otto gare ma nel mondiale Piloti il vantaggio di Ogier su Mikkelsen era di ben 51 punti. E nel Costruttori la Volkswagen aveva 55 punti più della Hyundai. Quest'anno Ogier è sempre leader ma ora ha solo 11 punti su Neuville, mentre nel Costruttori la M-Sport ha 22 lunghezze di vantaggio sulla Hyundai. E tutte e quattro le Case iscritte al campionato del mondo si sono aggiudicate almeno una gara. E se M-Sport e Hyundai l'hanno fatta sinora da padrone, la Toyota sarà da tenere d'occhio nelle prossime gare. Latvala stava lottando per la vittoria in Polonia prima di essere fermato da un problema al motore, nella seconda tappa. Ha comunque portato a casa i 5 punti della power stage. E, visto che la Yaris è stata sviluppata in Finlandia, c'è da aspettarsi un pronto ritorno di fiamma di Latvala, che a casa sua ha sempre qualcosa in più... Ed occhio anche a Lappi e Hanninen, che da buoni finlandesi cercheranno di salire sul podio. Ad Jyväskylä a fine mese ne vedremo davvero delle belle. ●



foto grafie BETTIOL

### SEGNI DELLA BATTAGLIA

La Fiesta di Ogier, sotto, terzo alla fine e ancora leader della classifica Piloti. Tanak, a destra, uscito di strada ancora una volta. Sopra, il team Hyundai al completo festeggia la doppietta. In alto a destra la i20 Wrc di Neuville, che però è riuscito ugualmente a vincere

## NIENTE SCRATCH PER IL LEADER DEL MONDIALE

# Ogier non vince più

La lunga astinenza di Seb Ogier, che non vince una speciale dal Rally del Portogallo, è continuata anche in Polonia. Frutto dello "starting order", che rallenta chi è in testa alla classifica iridata e parte davanti nella prima tappa, ma anche di una Fiesta che spesso non esalta le prestazioni del francese. «Francamente – ha detto Ogier alla fine della prima tappa – non riesco a spiegarmi tutto questo distacco da Tanak. Perdo tempo perché passo per primo sulle prove ma ne perdo troppo, anche perché sto spingendo al massimo». Poi, il sabato sera, il tetracampione del mondo è apparso più soddisfatto. «Ho fatto tutto quello che potevo – ha commentato – e sono contento di essere risalito al quarto posto, visto che ho forato due volte. Là davanti Neuville e Tanak stanno viaggiando come dei pazzi, prendendo rischi assurdi. Si può guidare in quel modo al limite quando c'è un campo a bordo speciale ma non in mezzo alla foresta, perché se malauguratamente esci di strada, contro gli alberi puoi farti davvero molto male».

Il driver di Wilson ha finito la sua galoppata sul podio, cogliendo un inaspettato terzo posto finale che lo mantiene in testa al campionato... «Sono punti importanti – conclude Ogier – e siamo riusciti a limitare i danni. Francamente mi dispiace per Tanak, aveva fatto una bellissima gara e merita perlomeno di finirla».





## Hyundai ora è una squadra vera

**TRE PILOTI NEI PRIMI QUATTRO. UNA VETTURA VELOCE E AFFIDABILE. IL TEAM PRINCIPAL NANDAN GONGOLA. SOGNARE NON È PROIBITO**

**D**ati alla mano, le Hyundai i20 Wrc si sono dimostrate le più competitive in Polonia. Come evidenziato anche dal fatto che i tre piloti della Casa coreana hanno chiuso ai primi quattro posti, e che si sono aggiudicati oltre la metà delle speciali in programma. Michel Nandan era, giustamente, su di giri alla fine della battaglia di Polonia. «Con le performance messe in mostra durante tutto il week-end - ha commentato il team manager - Neuville ha dimostrato di meritare la vittoria in questa gara così difficile. Quando la vettura è a posto lui guida in scioltezza, si scatena, ed i risultati arrivano da soli. Abbiamo poi visto finalmente tornare Paddon sul podio. Grazie alla sua splendida prestazione abbiamo ottenuto una bella doppietta, un risultato davvero eccellente, reso ancora più consistente dal quarto posto di Sordo». Paddon ha davvero disputato a Mikolajki una splendida gara, salendo sul secondo gradino del podio in un rally nel quale l'anno scorso aveva chiuso

terzo, riscattando così le sue ultime opache prestazioni. Un'ottima prova la sua, la migliore del 2017, con un risultato che lo rilancia meritatamente dopo i tanti problemi patiti nella prima metà di stagione. «Sono contento - ha commentato il pilota neozelandese - perché la i20 andava molto bene ed io mi sono anche divertito, vincendo pure delle prove speciali. È bello tornare sul podio ed aver potuto

regalare alla Hyundai questa doppietta, un risultato inaspettato e che mi fa piacere, anche se è arrivato in parte grazie ai problemi patiti da Latvala e Tanak».

Anche Sordo era soddisfatto del suo quarto posto finale. «Un risultato positivo - ha dichiarato lo spagnolo - che poteva anche essere migliore visto che ad un certo punto stavo

giocando la vettura con Ogier: poteva essere una tripletta! Va comunque bene così, in una gara che ha regalato punti importanti sia a me che alla squadra». ●

**NEUVILLE  
HA MERITATO  
DI VINCERE  
PADDON CI HA DATO  
LA DOPPIETTA:  
PERFETTO!**

**MICHEL NANDAN**

”



# Enigma Citroën

**IL RESPONSABILE TECNICO LAURENT FREGOSI VIENE SOSTITUITO DA BESSE MA ANCHE IN POLONIA I RISULTATI LATITANO**

## LEFEBVRE È QUINTO

Primo risultato stagionale degno di nota per Lefebvre, quinto. Ma in Citroën è crisi, come sembra dire Breen, sotto a destra. In basso, la C3 danneggiata di Mikkelsen. Besse, sotto, sostituisce Fregosi



**A** Satory hanno deciso di darci un taglio netto e così, dopo l'ingaggio di Andreas Mikkelsen e l'appiedamento di Meeke per la Polonia, è caduta la prima testa. A saltare è Laurent Fregosi, responsabile del progetto C3 Wrc, che è stato sostituito alla vigilia del rally da Christophe Besse. Il nuovo responsabile tecnico Citroën è una vecchia conoscenza dell'équipe transalpina. Una decina d'anni fa, ai tempi di Vaucard e della Xsara Wrc, era l'ingegnere di macchina di Carlos Sainz. Poi in Peugeot s'era occupato del programma raid prima di aprire una sua azienda, la "Truck side", che s'occupa di logistica e tattica nelle gare, soprattutto in endurance. Il più diretto collaboratore di Besse sarà un'altro veterano del gruppo Psa, Alexis Avril, nominato responsabile della squadra test. «*Ho preso i contatti con la squadra direttamente in Polonia - raccontava Besse a Mikolajki - e mi sto facendo un'idea sul team. Alcuni di loro, come Didier Clément, li conosco già. Abbiamo lavorato insieme alla Citroën. Ci sarà molto da fare, è una bella sfida che sono pronto ad affrontare.*»

Il suo vecchio capo, l'ingegnere Jean-Claude Vaucard, presente a Mikolajki, si è dichiarato fiducioso per l'arrivo di Besse. «*È la persona giusta - ha sottolineato - perché ha l'esperienza necessaria per dare ordine e compattezza alla squadra. Vedrete, presto la Citroën con lui tornerà protagonista.*». Nel frattempo Mikkelsen, nonostante l'errore commesso nella prima tappa, quando ha perso quasi due minuti per aver "aperto" la sospensione posteriore sinistra, è stato confermato per il Deutschland, dove correrà insieme a Meeke - per un conron to che promette sin d'ora scintille - e Breen. Mikkelsen s'è dichiarato comunque soddisfatto dei progressi re-

**CI SARÀ MOLTO DA FARE. È UNA BELLA SFIDA, CHE SONO PRONTO AD AFFRONTARE**

**CHRISTOPHE BESSE**

”



fotografie BETTIOL



gistrati sulla C3 durante la gara. Alla fine, con Breen attardato nella prima tappa dal fatto di correre con due sole motrici per un problema alla trasmissione, il migliore è stato Lefebvre. Il francesino ha chiuso quinto assoluto, migliorando dunque il settimo posto ottenuto da queste parti lo scorso anno e registrando qualche tempo interessante. Infine, c'è da segnalare che in Finlandia saranno Kris Meeke, Craig Breen (primo e terzo rispettivamente lo scorso anno) e Khalid Al Qassimi a guidare le tre C3 Wrc ufficiali della Casa francese. ●

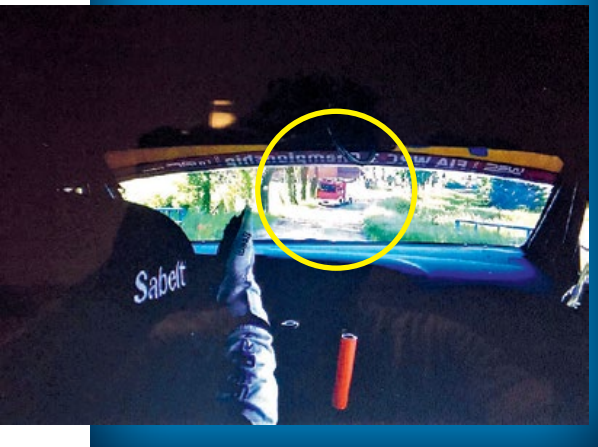


RISCHIO GRAVISSIMO PER ANDOLFI

## Pompieri contromano!

La Polonia era sotto i riflettori della Federazione per quanto riguarda la sicurezza, vista la consolidata indisciplina degli spettatori che assistono alla gara, in gran parte provenienti anche dalla vicina Estonia. Ma stavolta la frittata la stavano per fare gli stessi organizzatori, che hanno dimostrato di non avere la gestione della corsa sotto controllo. Ne sa qualcosa Fabio Andolfi, che ha addirittura rischiato di fare un frontale in piena prova contro un mezzo dei pompieri, lasciato incredibilmente entrare in speciale da un commissario! Una cosa senza senso, della quale esiste documentazione grazie ad un filmato subito messo in rete. E del quale pubblichiamo un frame (sotto). «Mi sono preso davvero un bello spavento - racconta Andolfi - quando a Baranowo, sabato mattina, mi sono trovato davanti un camion dei pompieri che avanzava verso di noi, contromano, in prova! Per fortuna sono riuscito ad evitarlo, altrimenti sarebbe successo un disastro».

A questo inverosimile e gravissimo episodio s'è aggiunto il fatto che, nonostante le richieste degli organizzatori, anche quest'anno ci sono stati diversi problemi causati dai tifosi sulle prove, con l'annullamento il venerdì pomeriggio della sesta speciale - Chmielewo - per la presenza di pubblico in zone pericolose. Ed il sabato la gara ha patito oltre mezz'ora di ritardo, sempre a causa di spettatori mal posizionati in zone vietate al pubblico. Tant'è che prima della ps 12, Michèle Mouton, delegata alla sicurezza per la Fia, ha pubblicato per la prima volta da un anno e mezzo a questa parte una dichiarazione ufficiale sul sito Wrc.com, invitando i tifosi a seguire i dettami della Fia. «In un paio di posti - ha dichiarato la Mouton - c'erano spettatori che volevano rimanere in posizioni pericolose, dove non erano autorizzati a rimanere. Il pubblico deve rispettare le regole. Questo comportamento non può continuare. La sicurezza nei rally è una priorità».



# Finlandesi la favola continua

SUNINEN DEBUTTA IN WRC E VA FORTISSIMO MENTRE ROVANPERA FARÀ CINQUE GARE NEL 2018 CON M-SPORT. MA LA TOYOTA LO VUOLE

**P**er un finlandese emergente che sbaglia compromettendo la sua gara - Espaeckka Lappi, che stavolta dopo quanto di buono fatto vedere in Portogallo e Sardegna ha staccato una ruota della sua Yaris al 17° km della quarta speciale di Swietajno danneggiando irreparabilmente il motore della sua Yaris per una perdita d'olio - ce n'è un altro che s'è messo subito in mostra. Stiamo parlando di Teemu Suninen, che al debutto con la Fiesta Wrc s'è permesso il lusso di mettere tutti in riga a Wieliczki, sesta prova al volante della Ford, marcando lo scratch con un tempo di 7'47"9 a ben 115,8 kmh di media. Suninen ha poi continuato a far segnare per tutta la gara una serie di tempi incredibili e alla fine ha concluso sesto assoluto ma avrebbe potuto chiudere addirittura quinto se

non si fosse girato nella power stage.

«Francamente non me l'aspettavo neppure io un risultato del genere - ha confessato il 23enne pupillo di Timo Jouhki - anche se pensavo alla vigilia di poter vincere almeno una speciale. La verità è che la cosa più difficile è quella di rimanere costanti nelle prestazioni, perché si corre sempre con il coltello tra i denti. In Finlandia potrò di nuovo divertirmi con la Fiesta Wrc, poi, in Germa-

nia, tornerò in gara sulla Fiesta R5».

Ma il "new flying finn" per il quale sono già tutti pazzi è il giovane Kalle Rovanner, che il prossimo anno sarà al via di 5 gare iridate con una Wrc. Molto probabilmente su una Ford Fiesta della M-Sport, anche se pure la Toyota sta trattando per accaparrarselo. Per il giovane talento della scuderia di Timo Jouhki, che compirà 17 anni il 1° ottobre e che potrà prendere la patente un anno prima grazie ad una speciale deroga del governo finlandese, si prevede già la partecipazione in Messico, Argentina, Finlandia, Gran Bretagna e Australia. Il suo già annunciato esordio nel Mondiale è previsto alla fine di ottobre in Galles, al volante di una vettura della categoria R5 che quasi sicuramente sarà una Fiesta. ●

FRANCAMENTE  
NON ME  
L'ASPETTAVO  
NEPPURE IO  
DI ANDARE COSÌ  
FORTE!

TEEMU SUNINEN





**TOYOTA ANCORA IN CRESCITA**

Il pubblico incita la Yaris: la Wrc giapponese continua a migliorare, anche se solo Juho Hanninen (nella foto) è entrato nella top ten. A destra il norvegese Veiby, primo nel Wrc2 con la Fabia davanti al pilota ufficiale Tidemand



foto: BETTIOL

**Così al traguardo**

Gara 8 del Mondiale Piloti e Costruttori Mikolajki (Pol), 29 giugno-2 luglio 2017

EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1° <b>Neuville-Gilsoul</b>	Hyundai i20 Wrc	B-B	<b>in 2.40'46"1</b>
2° <b>Paddon-Marshall</b>	Hyundai i20 Wrc	NZ-GB	<b>a 1'23"9</b>
3° <b>Ogier-Ingrassia</b>	Ford Fiesta Wrc	F-F	<b>a 2'20"8</b>
4° <b>Sordo-Martí</b>	Hyundai i20 Wrc	E-E	<b>a 2'47"4</b>
5° <b>Lefebvre-Moreau</b>	Citroën C3 WRC	F-F	<b>a 3'11"8</b>
6° <b>Suninen-Markkula</b>	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	<b>a 3'16"8</b>
7° <b>Østberg-Fløene</b>	Ford Fiesta Wrc	N-N	<b>a 3'39"6</b>
8° <b>Evans-Barritt</b>	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	<b>a 4'39"1</b>
9° <b>Mikkelsen-Jæger</b>	Citroën C3 WRC	N-N	<b>a 4'43"5</b>
10° <b>Hänninen-Lindström</b>	Toyota Yaris WRC	FIN-FIN	<b>a 4'53"7</b>

Le classifiche complete sono riportate a pagina 80-81

**PROVE SPECIALI VINTE:** Neuville 9 su 22 (1 annullata), Latvala, Paddon e Evans 3, Tanak 2, Suninen e Latvala 1. **RALLY LEADER:** Evans ps 1, Neuville ps 2, Latvala da ps 3 a ps 7, Tanak ps 8, Neuville da ps 9 a ps 11; Tanak da ps 12 a ps 13, Neuville da ps 14 a ps 15, Tanak da ps 16 a ps 17, Neuville da ps 18 a ps 19, Tanak ps 20, Neuville da ps 21 a ps 23. **I PRINCIPALI RITIRI:** Lappi (uscita di strada) ps 4, Tanak (incidente) ps 21.

**POWER STAGE:** 1. Latvala in 8'57"5; 2. Ogier a 4"9; 3. Mikkelsen a 5"3; 4. Lefebvre a 6"3; 5. Neuville a 6"4.

**Mondiale Piloti**

	MONTECARLO 19-22/1	SVEZIA 9-12/2	MESSICO 9-12/3	TOUR DE CORSE 6-9/4	ARGENTINA 27-30/4	PORTOGALLO 18-21/5	SARDEGNA 8-11/6	POLONIA 29/6-2/7	FINLANDIA 27-30/7	GERMANIA 17-20/8	SPAGNA 5-8/10	GALLE 26-29/10	AUSTRALIA 16-19/11	TOTALE PUNTI
1° <b>Ogier</b>	25	15+4	18+4	18+4	12+2	25+1	10+3	15+4	-	-	-	-	-	<b>160</b>
2° <b>Neuville</b>	5	3	15+5	25+1	25+5	18+4	15+2	25+1	-	-	-	-	-	<b>149</b>
3° <b>Latvala</b>	18	25+5	8+2	12+5	10+1	2	18+1	5	-	-	-	-	-	<b>112</b>
4° <b>Tanak</b>	15	18	12+3	-	15+3	12+5	25	-	-	-	-	-	-	<b>108</b>
5° <b>Sordo</b>	12+1	12	4+1	15+2	4	15	4	12	-	-	-	-	-	<b>82</b>
6° <b>Evans</b>	8+2	8	2	-	18+4	8+3	-	4	-	-	-	-	-	<b>57</b>
7° <b>Paddon</b>	-	6+1	10	8	8	-	-	18	-	-	-	-	-	<b>51</b>
8° <b>Breen</b>	10	10	-	10+3	-	10	-	-	-	-	-	-	-	<b>43</b>
9° <b>Hanninen</b>	0+3	-	6	-	6	6	8	1	-	-	-	-	-	<b>30</b>
10° <b>Meeke</b>	-	2	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>27</b>

**Mondiale Costruttori**

1° <b>M-Sport</b>	40	33	26	-	33	37	35	25	-	-	-	-	-	<b>259</b>
2° <b>Hyundai</b>	20	20	25	40	35	33	21	43	-	-	-	-	-	<b>237</b>
3° <b>Toyota</b>	24	29	14	12	20	14	30	10	-	-	-	-	-	<b>153</b>
4° <b>Citroën</b>	10	16	29	16	6	14	12	20	-	-	-	-	-	<b>117</b>

**Solans**  
ancora lui

**COME GIÀ IN CORSICA ED IN SARDEGNA CONQUISTA UN SUCCESSO CHE VALE DOPPIO**

**MIKOLAJKI** - Il 25enne catalano Nils Solans ha dominato la manche polacca sia del Wrc3 che del Jwrc, ripetendo l'impresa che aveva già fatto prima in Corsica e poi in Sardegna: «Una vittoria importante - ha commentato all'arrivo - su un tipo di gara completamente diverso sua dalla Sardegna che dalla Corsica. Ci troviamo ora saldamente in testa ai due campionati: diciamo che siamo a metà dell'opera, anche se la strada è ancora lunga». Alle sue spalle si è classificato lo svedese Radstrom, mentre c'è da segnalare che il francese Astier, uno dei favoriti alla vigilia, ha chiuso solo undicesimo per i problemi accusati nella prima tappa ed è quindi finito fuori dai punti. ●

**WRC3-JWRC**  
Gara: 1. Solans-Ibanes in 3.17'47"; 2. Radstrom-Johansson a 15"4; 3. Brzezinski-Hundla (Citroën Ds3 R3T) a 2'10"8; 4. Ciamin-De la Hayes 2'41"8; 5. Folb-Guieu a 3'52"4 (tutti gli altri su Ford Fiesta R2B)  
Campionato Wrc3: 1. Solans 86 punti; 2. Astier 50; 3. Ciamin 48  
Campionato JWrc: 1. Solans 96 punti; 2. Ciamin 57; 3. Folb 50.

**DUE RUOTE DI GRINTA**

Nils Solans in azione con la piccola Fiesta R2 a trazione anteriore, sotto. Sopra a destra la Hyundai di Andolfi in posizione difficile. In alto a destra la Skoda Fabia che Ole-Christian Veiby ha portato al successo nel Wrc2





# Veiby batte Tidemand

**CON UNA GARA STRAORDINARIA IL GIOVANE NORVEGESE HA AVUTO LA MEGLIO SULLO SVEDESE UFFICIALE SKODA**

**M**IKOLAJKI - Ole-Christian Veiby è la grande sorpresa del Rally di Polonia, dove ha dominato la categoria Wrc2 con una prestazione davvero maiuscola: «Sono molto contento - ha dichiarato alla fine il giovane norvegese - perché ho vinto in una gara veramente difficile. Le condizioni sono state dure dall'inizio alla fine». Veiby ha il merito di aver messo in riga il leader della serie, Pontus Tidemand, pilota ufficiale della Skoda che sinora aveva sempre vinto e che comunque "vede" il titolo. Terzo il francese Quentin Gilbert, anche lui al volante di una Fabia R5 come i primi due, mentre il nostro Andolfi - dopo la disavventura di cui leggete a parte ed altre - ha concluso ottavo. Decimo infine, Simone Tempestini. Il veneto-rumeno s'è fermato nella prima tappa dopo aver "aperto" una ruota su una pietra. Poi, nella seconda e terza giornata, s'è messo in mostra ma ormai era impossibile recuperare il troppo tempo perduto. ●

## WRC2

Gara: 1. Veiby-Skjaermoen in 2'53"39"3; 2. Tidemand-Andersson a 32"9; 3. Gilbert-Jamoul a 4'20"3; 4. Guerra-Cuè a 7'04"9; 5. Bonato-Boulloud (Citroën Ds3) a 7'22"9; 8. Andolfi-Fenoli (Hyundai i20Campionato: ) a 22'18"9; 10. Tempestini-Bernacchini (Citroën Ds3) a 58'54"4 (tutti gli altri su Skoda Fabia). Campionato: 1. Tidemand 118 punti; 2. Veiby 68; 3. Suninen 54; 4. Camilli 52; 5. Mikkelsen 50.



Nella seconda giornata, dopo lo "spaghetto" preso a Baranowo (di cui leggete a parte), il 24enne driver di Savona è finito fuori strada perdendo quasi 11' e compromettendo definitivamente il suo risultato: «Sono uscito troppo largo in una curva a sinistra - ha commentato - e mi sono fermato contro un terrapieno. Ho messo la prima marcia ma la vettura non andava avanti, poi ho messo la retromarcia e la i20, che non aveva un graffio, è rimasta ferma in bilico. Solo grazie all'aiuto degli spettatori sono potuto tornare in strada ma ormai avevo perso troppo tempo e preziose posizioni in classifica». Dopo aver terminato la seconda giornata in ottava posizione tra le Wrc2, Andolfi ha gestito la sua gara, finendo ottavo di Wrc2 e portando a casa 4 punti. Questo il commento di Claudio Bortoletto alla fine: «Fabio - ha dichiarato il diesse di Aci Team Italia - ha finito la gara e questa per noi è una buona notizia. La nostra prova è stata condizionata da due eventi sfortunati ma questo resta un rally da dimenticare sotto tanti aspetti. Ci sono molte cose da rivedere e pianificare e vedremo di farlo al più presto». ●

# Andolfi gara tutta in salita

**IL PILOTA DI ACI TEAM ITALIA CONCLUDE OTTAVO NEL WRC2 DOPO UNA GARA TRA USCITE E NOIE TECNICHE**

**P**er la prima volta in questa stagione Fabio Andolfi ha concluso tutte le speciali ma la sua gara in Polonia è stata tutta in salita. Iniziata con un problema ad un sensore che ha mandato in protezione il motore della Hyundai i20 R5 del-

la Romeo Ferraris nella quarta e quinta prova, facendo perdere al ligure ben 4'... Dopo che in assistenza erano stati risolti i problemi al propulsore, Andolfi ha chiuso la prima tappa con una prestazione regolare: 11° di Wrc2 e 27° assoluto.

## PROVA ANNULLATA

Il secondo passaggio sul crono di Chmielewo è stato annullato da Michèle Mouton per il pubblico in zona pericolosa. .

## MEEKE C'ERA

In Polonia c'era anche Kris Meeke, che ha preso le note del percorso e poi è subito rientrato ad Andorra, in attesa di prepararsi per il Rally di Finlandia.

## DMACK IN CRISI

Fiorenzo Brivio è stato molto chiaro a Mikolajki. «C'era troppo freddo e nella prima tappa le nostre gomme soft non riuscivano ad entrare in temperatura. Poi le cose sono un po' migliorate grazie al tempo più mite. Ora ci prepariamo per la Finlandia, dove dovremmo di nuovo essere competitivi, visto che sicuramente farà più caldo».

## POLONIA IN FORSE

La Polonia dovrebbe restare nel calendario iridato, dato che è l'unica gara del Mondiale che si disputa nell'est europeo. La Lotos, in passato sponsor della gara, ha recentemente ridotto il suo impegno nel motorsport e così è stata l'altra compagnia petrolifera locale, Orlen, che ha firmato un contratto da main sponsor.

## KUBICA NON C'ERA

Tutti lo aspettavano ma lui, l'idolo di casa, Robert Kubica, ha dribblato tutti ed è andato al Festival of Speed a Goodwood.

## APRIPISTA

C'erano due apripista in Polonia. Uno era l'eroe di casa, Krzysztof Holowczyc, con una Subaru Impreza Wrc. L'altro era invece il 32enne Jakub Przygonski navigato dal belga Tom Coulsoyl, al volante della Mini All4.

## MEDIE

Molto alte anche stavolta le medie del rally polacco, tutte ben al di sopra dei 110 kmh. Unica eccezione la superspeciale alla Mikolajki Arena. Basti pensare che Neuville ha vinto la gara con una media complessiva di ben 116 kmh, mentre la power stage di Paprotki è stata la più veloce visti i 125,1 kmh di media fatti segnare da Latvala.

di **Daniele Sgorbini**

**È** un momento davvero critico per la sicurezza nei rally italiani. L'incidente alla Targa Florio in aprile, costato la vita a Mauro Amendolia e al commissario Giuseppe Laganà. La tremenda tragedia di Torino, che si è portata via un bambino di appena sei anni. E infine il recente crash al Rose'n Bowl di San Marino, nel quale è mancato Alessandro Pepe. Una sequenza drammatica, che ricorda quanto è necessario non abbassare mai la guardia nelle corse su strada. Eppure, per la sicurezza attiva e passiva, soprattutto per gli equipaggi, si è fatto e si continua a fare molto. La ricerca non si ferma mai e quanto sperimentato nei test pregara del Rally del Salento

**PER FAR ENTRARE  
UN'AMBULANZA  
IN PROVA OCCORRE  
L'OK DELLA  
DIREZIONE GARA:  
TROPPO TEMPO!**

**DOTT. LUIGI FUGGIANO**



# Il braccialetto della salute

**UN SISTEMA SVILUPPATO IN COLLABORAZIONE CON L'UNIVERSITÀ DI LECCE CONSENTE DI ATTIVARE I SOCCORSI IN POCHI SECONDI IN CASO D'INCIDENTE. ECCO COME**

ne è l'esempio più recente. Nella quinta prova del Tricolore ha debuttato, per la prima sperimentazione sul campo, un innovativo sistema, sviluppato da una software house locale, in collaborazione con l'Università di Lecce, che va a estendere e migliorare le funzionalità garantite dall'attuale Tracking System. Il sistema "Safe Rally" si basa su un braccialetto, concettualmente simile alle fitness band che da qualche tempo si stanno diffondendo velocemente, che comunica con uno smartphone a sua volta collegato a un server centrale, al quale invia in tempo reale informazioni sullo stato di salute di pilota e navigatore.

**- In caso di incidente, se i membri dell'equipaggio hanno perso i sensi e non sono dunque in grado di premere il pulsante di richiesta soccorso previsto dall'attuale tracking system, automaticamente parte un allarme. Chi allerta?**

«Il sistema – spiega il dottor Luigi Fuggiano, specialista in Anestesia e Rianimazione che da decenni opera sul campo – serve soprattutto per azzerare i tempi di intervento nel momento in cui succede qualcosa in prova speciale: nel nostro caso i tempi di intervento sono tutto. Guadagnare qualche mi-

**VOGLIAMO  
PROPORRE  
IL NOSTRO  
DISPOSITIVO ALLA  
GIUNTA SPORTIVA  
DELL'ACI**

**DOTT. LUIGI FUGGIANO**



nuto può davvero salvare una vita. Attualmente, prima di poter fare entrare in prova speciale l'ambulanza, occorre attendere il via libera della direzione gara – continua Fuggiano –. Noi vorremmo proporre il nostro dispositivo alla Giunta Sportiva dell'Acì perché possa essere adottato come integrazione all'attuale sistema di monitoraggio-veicoli. In caso d'incidente, se il braccialetto non rileva alcun movimento per dieci secondi (e l'intervallo è comunque configurabile, n.d.r.), automaticamente viene inviato un messaggio a tutte le persone interessate: alla Direzione Gara, al capo prova, al medico di gara, ai rianimatori presenti sulla prova e via dicendo. Cambiando il regolamento sportivo potremmo proporre che questo sia sufficiente per interrompere immediatamente la prova e far entrare l'ambulanza con il team di rianimazione».

**- Come è maturata l'idea di questo progetto?**

«Sono nel giro da diversi decenni e da sempre ho cercato di pensare a come migliorare la sicurezza nelle corse per il ruolo che mi compete e a come abbreviare i tempi di intervento. Proprio questo è il mio "pallino" da sempre, perché so perfettamente che interventi in tempi rapidi ottengono dei risulta-





## INTERVENTO RAPIDO

A fianco, la Mini degli Amendolia, protagonisti di un tragico incidente alla Targa Florio. Sotto, il dottor Luigi Fuggiano, ideatore del sistema d'allarme che funziona in "tempo reale" in caso d'incidente. L'impulso parte da un braccialetto (al centro) portato al polso dal pilota o dal navigatore

ti. Ho attrezzato la mia vettura come un vero e proprio centro mobile di rianimazione, su cui c'è sempre tutto il necessario. Un esempio? Mi sono dotato di un trapanino per puntura intraossea, in modo da poter iniettare qualunque tipo di farmaco in 30 secondi perché sappiamo com'è estremamente difficile trovare una vena per praticare un'iniezione in un soggetto sotto shock».

- Quali saranno i prossimi sviluppi?

«Stiamo predisponendo un documento per proporre alla Giunta Sportiva l'adozione del sistema. Contemporaneamente mi sto attivando per organizzare corsi periodici di intervento pratico per tutti i medici federali, perché credo che sia di fondamentale importanza fare pratica periodica con le manovre salvavita». ●

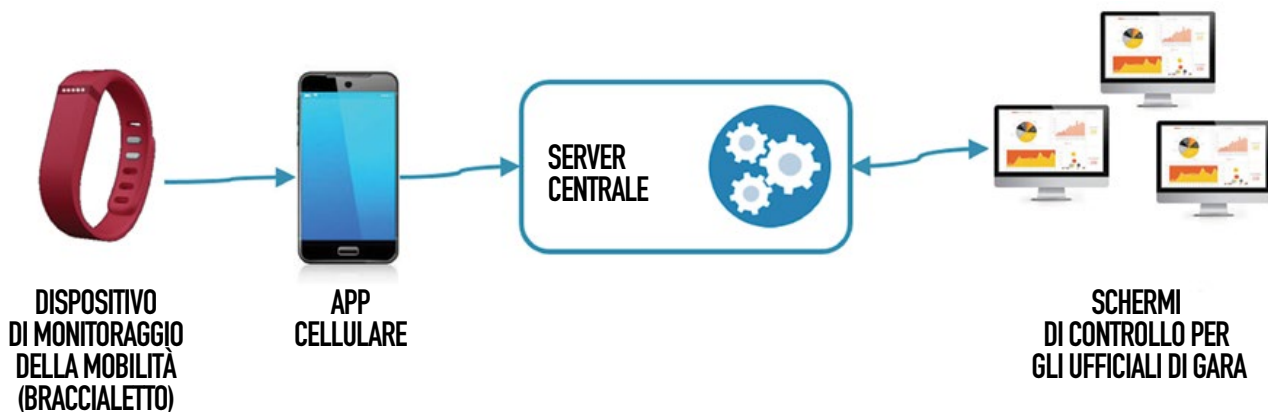
# Come funziona il Safe Rally

UN BRACCIALETTO RILEVA I MOVIMENTI E, IN ASSENZA DI QUESTI, LO SEGNA ALLA DIREZIONE GARA ED AL PERSONALE SANITARIO

Sviluppato da SofThings, società spin-off dell'Università del Salento, il sistema Safe Rally si compone di un braccialetto, dotato di accelerometri, che comunica via bluetooth con un'apposita app, installata su uno smartphone da tenere in vettura che a sua volta invia i dati a un server centrale, dal quale vengono poi inviati a tutti gli utenti connessi alla pagina di monitoraggio. In caso di incidente, in seguito al quale pilota o navigatore restano immobili, parte un allarme che viene visualizzato da tutti gli utenti connessi al sistema. Il braccialetto rileva continuamente il

movimento delle persone che lo indossano, grazie ad accelerometri e giroscopi miniaturizzati presenti al suo interno. Tecnologie che ormai hanno costi molto bassi e che permettono ottimi risultati. La prima versione dell'app di test è stata sviluppata per i telefoni basati su Android, ma se Safe Rally verrà adottato è già prevista anche la versione per iOS, mentre l'interfaccia a disposizione di Direzione Gara e personale sanitario in servizio, può essere visualizzata tramite qualunque web browser, sia di un pc sia di un dispositivo mobile come un tablet o uno smartphone. ●

## DAL POLSO PARTE L'ALLARME



# Stranieri (non) per c

ALLA SCOPERTA DELLA COLONIA DI PILOTI CHE VENGONO A CORRERE IN ITALIA. CON L'INTENTO D'IMPARARE SOPRATTUTTO SULL'ASFALTO MA ANCHE SULLA TERRA. ECCO CHI SONO

di **Gianni Cogni**

**A**llora non si viene in Italia solo per turismo ma anche per correre nei rally! Altri numeri, d'accordo. Ma, con le debite proporzioni, anche questo è diventato un fenomeno consistente. Soprattutto, ha fatto scalpore che quest'anno ci siano nei rally del Belpaese i baby 16enni Kalle Rovanner ed il coetaneo sudamericano Marco Bulacia Wilkinson. E sin dal Ciocco calcano le italiane speciali anche i due giapponesi del Gazoo Junior Team - Takamoto Katsuta e Iroki Arai - destinati un giorno a correre nel Wrc con le Wrc. A Sanremo abbiamo visto pure, oltre al neozelandese Hayden Paddon, il coreano della Hyundai Chewon Lim, il francese Gache e - nella gara regionale - un gruppetto di turchi (Cukurova, Soyl e Burkay) che non è insolito trovare di tanto nelle nostre gare.

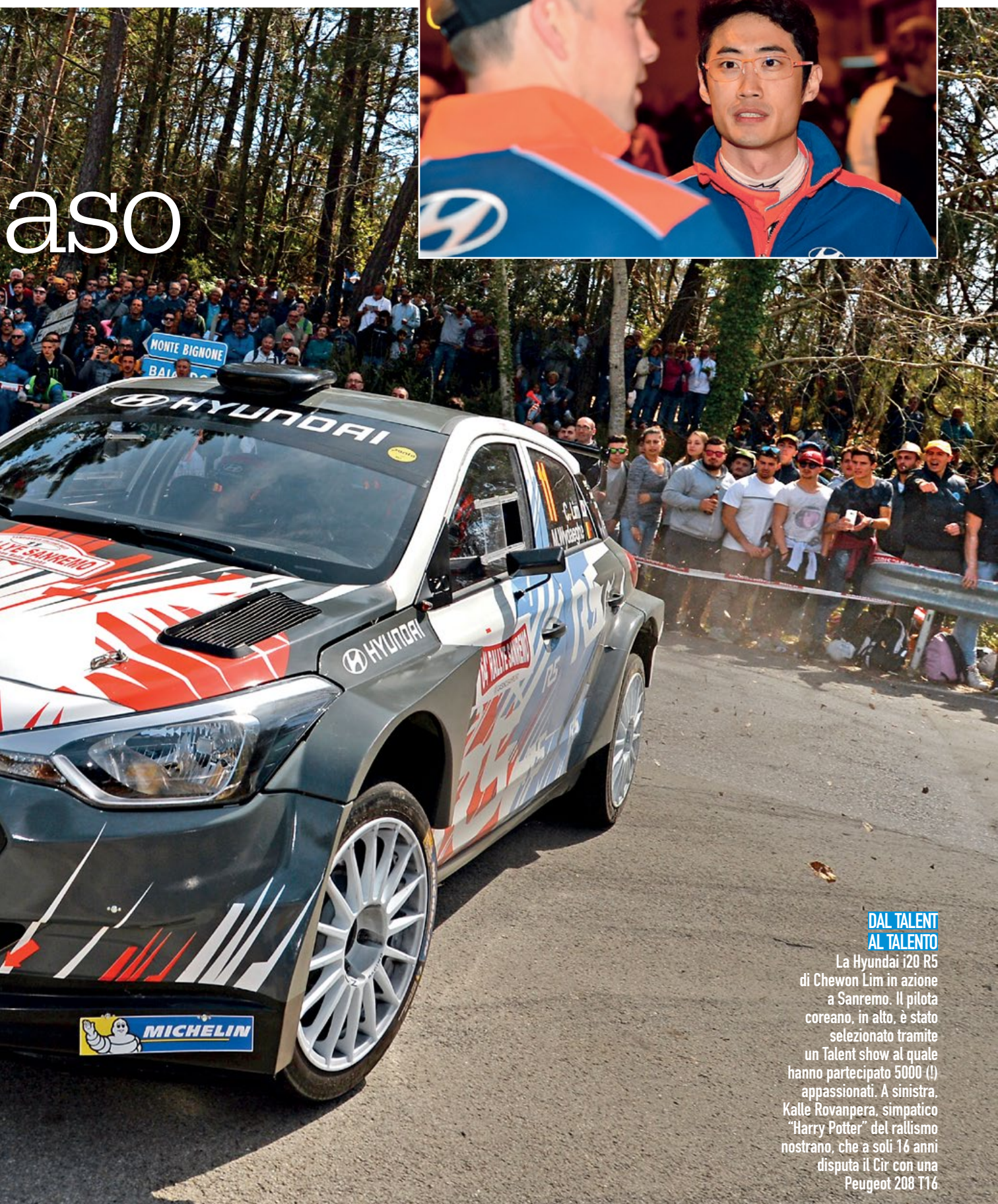
Strada facendo è arrivato pure il dominicano John Valdez Vargas, nuovo arrivato nella Suzuki Rally Cup, e così via. E ci sono infine il tedesco Koenig (protagonista del Suzuki Trophy), l'austriaco Kramer (richiamato dal trofeo Twingo R1). Ogni anno l'elenco delle comparsate più o meno ripetute di austriaci, sloveni, slovacchi, croati, belgi, greci, francesi, ungheresi, svedesi e poi ancora russi, ucraini e giapponesi si fa sempre più folto. Ed è un ritorno al passato...

## Precedenti illustri

Non che in passato non ci siano stati precedenti, anzi. Ma sempre numericamente molto limitati. Però qualificati. In momenti distinti sono venuti a correre dalle nostre parti, fra gli altri, Stig Blomqvist, Tommi Makinen, Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala, Jan Kopecky, Andreas Mikkelsen, Robert Kubica, Kimi Raikkonen, Seb Ogier, tanto per citare qualche pezzo da novanta. Oggi come



aso



#### DAL TALENT AL TALENTO

La Hyundai i20 R5 di Chewon Lim in azione a Sanremo. Il pilota coreano, in alto, è stato selezionato tramite un Talent show al quale hanno partecipato 5000 (!) appassionati. A sinistra, Kalle Rovanpera, simpatico "Harry Potter" del rallyismo nostrano, che a soli 16 anni disputa il Cir con una Peugeot 208 T16

## STRANIERI (NON) PER CASO

allora sono soprattutto gli asfalti italiani – così diversi e tanto più tortuosi e difficili di quelli degli altri Paesi – ad essere considerati una scuola utilissima. Con la globalizzazione, ora gli stranieri che corrono da noi sono parecchi di più rispetto a una volta ed arrivano anche con qualche ambizione. Lo testimonia la presenza dei già citati piloti ufficiali di Hyundai e Toyota. Anzi, quel che colpisce non è che li mandano ad imparare in Italia quanto, piuttosto, che per allevare i loro giovani i Costruttori in questione non si fanno problemi a metterli su vetture di altri marchi.

### Dalla Corea con un Talent

Fisico asciutto e palestrato, il coreano Chewon Lim è stato da un lato una sorpresa - per le buone prestazioni nonostante il pesante dazio da pagare all'inesperienza - e dall'altro l'incarnazione di un miracolo. Arrivi da qualcosa di molto simile a Rally Italia Talent. Solo dalla Corea del Sud e con alle spalle i mezzi economici e mediatici di Hyundai e della tv di stato coreana, che hanno realizzato intorno al progetto un talent televisivo. Su cinquemila (!) candidati (e nella giuria c'era pure Alain Penasse team manager di Hyundai Motorsport) alla fine ha vinto Lim. Uno che non ha mai corso e che con i suoi 33 anni non è proprio un pivello. Proprio intorno a lui

STO CERCANDO  
D'IMPARARE,  
NON HO FRETTA.  
IL MONDIALE? PER  
2 ANNI DEVO FARE  
L'APPRENDISTA

CHEWON LIM

”

è nato il Driver Development Program di Hmi, destinato ad ampliarsi in futuro con piloti europei, pur se al momento l'obiettivo principale è far conoscere i rally in Corea e rilanciarli più in generale in Asia. «Sto cercando d'imparare – spiega Chewon – visto che sono partito da zero. Ho avuto fortuna. L'anno scorso ho disputato una decina di rally con un'Opel Adam R2, soprattutto in Belgio, ma anche nei rally Var, Valais e Ypres. Quest'anno sono passato sulla Hyundai i20 R5 con un programma di tante gare, delle quali almeno due in Italia. Il Mondiale? Non ho fretta, per almeno un altro paio d'anni devo fare apprendistato».

### Dal Giappone con stile

Sono corpose, le ambizioni dei due 24enni giapponesi schierati dal Tommi Makinen Racing, lo Junior Team della squadra iridata Toyota condotta dal 4 volte campione del mondo finlandese: imparare e convincere per salire prima o poi sulla Toyota Yaris Wrc: «Non è un caso che siamo venuti qui» spiega Hiroki Arai, figlio di Toshi, il ralista giapponese simbolo di Subaru che nel ricco albo d'oro vanta anche due titoli mondiali Produzione con la Impreza. «E Tommi Makinen - continua Arai - ci ha spiegato che correre in Italia come ha fatto lui ad inizio carriera con Nocentini è molto utile». Dopo Sanremo, dove Arai ha chiuso in un eccellente 13esimo posto assoluto e quarto di R2B con la Fiesta R2B spin-



foto grafie BETTIOL

È BELLO CORRERE  
DA VOI PERCHÉ  
LE SPECIALI  
SONO SPLENDE  
E GLI AVVERSARI  
MOLTO COMPETITIVI

TAKAMOTO KATSUTA

”

ta dal tre cilindri turbo da 1 litro, i due ragazzi della Toyota sono passati alle Fiesta R5 in Francia, in Finlandia e in qualche gara del Mondiale, Sardegna compresa. Takamoto Katsuta, apparso il più veloce dei due giapponesi sugli asfalti italiani, conferma: «Le vostre strade sono straordinarie, non mi sono mai divertito tanto! È bello correre qui da voi perché i rally sono combattuti e ci sono avversari molto competitivi. Certo, qualcosa paghiamo in fatto d'esperienza ma siamo qui per imparare!».

### Dalla Bolivia con papà

Marquito Bulacia, l'altro 16enne che calca le italiane speciali come abbiamo detto, è il rampollo di una ricca famiglia boliviana ed a seguirlo arrivano ad ogni gara il papà ed un gruppo di parenti, spendendo più d'aereo che di noleggio della vettura... Marquito corre con la Fiesta R5 della Erreffe ed in Bolivia si sta facendo le ossa già da quando aveva 14 anni (!) con una vecchia Wrc. Il padre ha partecipato quest'anno alla Dakar ed in famiglia, dunque, si respira aria di motori a pieni polmoni. Marquito ha in programma tutto il Tricolore Terra, quindi lo rivedremo presto in azione al San Marino.



### DAL GIAPPONE ALLA BOLIVIA

Takamoto Katsuta e Iroki Arai (sopra, da sinistra) hanno disputato più gare in Italia con le Ford Fiesta R2, a sinistra: sono i giovani scelti dalla Toyota per crescere ed arrivare un giorno nel Wrc. Sotto, l'altro 16enne che corre in Italia, Marquito Bulacia: in basso, la Ford Fiesta R5 della Erffette



### Dalla Germania con esperienza

Veit Koenig non è certo un novellino, avendo un anno in più di Andreucci. Men che meno, il tedesco è uno sprovveduto, visto che la sua carriera è piena di successi di categoria (con le Suzuki di cui è concessionario). A fine 2015 ha acquistato la Swift con cui Uliana ha vinto il Suzuki Rally Trophy e si è gettato a capofitto nella serie legata al Cir. «Correre in Italia - spiegarla - è bello ed apprezzo molto i miei giovani rivali. Lo scorso anno ho fatto apprendistato ma quest'anno ho deciso di scendere in Italia anche con una mia squadra. Ambizioni? Sono qui per divertirmi e visto che i miei impegni di lavoro mi impediscono di fare tutte le gare, mi accontenterei di cominciare a vincere qualche volta...». ●

**SONO QUI DA VOI  
PER DIVERTIRMI  
E HO MESSO SU  
UNA MIA SQUADRA.  
SPERO DI VINCERE  
QUALCHE GARA!**

**VEIT KOENIG**



# Pikes

## Dumas alza l'astic

PER LA TERZA VOLTA ROMAIN VINCE LA CLASSICA SALITA USA MA STAVOLTA SENZA ABBASSARE IL SUO PRECEDENTE RECORD. ORA RILANCIA LA SFIDA: «SAREBBE FANTASTICO CONFRONTARMI QUI CONTRO LOEB E FAGGIOLI»

di [Diego Fundarò](#)



# Peak nella



**L**a 95° edizione della Pikes Peak ha visto nuovamente Romain Dumas primeggiare sulle 156 curve che disegnano i 19,9 km della mitica salita americana. Il francese di Alès, dopo aver concluso al 10° posto la 24 Ore di Le Mans al volante di una Alpine LmP2, è subito partito alla volta di Colorado Springs, deciso a difendere il successo conquistato lo scorso anno. Per la terza volta in quattro anni è riuscito nell'impresa, tagliando il traguardo sulla Norma MXX RD Limited in 9'05"672, miglior tempo assoluto davanti alla Acura Tlx Gt del rookie Peter Cunningham, accreditata del secondo miglior crono in 9'33"797. Lecito pensare che Dumas fosse soddisfatto alla fine della sua cavalcata vincente; invece, una volta raggiunto al suo ritorno in Europa, ecco che dalle sue parole traspariva una certa delusione, per non essere riuscito a migliorare il suo tempo vincente dello scorso anno, di 8'51"445 ottenuto con la Norma M20.

**- Romain, più soddisfatto della vittoria o più deluso per il crono non abbassato?**

*«Certamente sono soddisfatto di aver ripagato il lavoro della squadra con una vittoria. Ma sono anche un po' deluso perché ero deciso a fare una bella gara, convinto di ottenere un buon tempo. Ma il problema della rottura di una candela ha rischiato di compromettere tutto. Si è spezzato l'elettrodo poco dopo la partenza ed il motore a volte andava, altre funzionava solo a tre cilindri. Avevamo montato una telecamera a bordo e dal video si capisce bene. La Pikes Peak non perdona, se hai un problema rischi di buttare all'aria il lavoro di un anno intero».*

**- La sua squadra RD Limited ha lavorato a stretto contatto con Norma nello sviluppo della nuova MXX. Quali sono le principali differenze rispetto alla M20 del 2016?**



## UN SUCCESSO NELLA... NORMA

Con la nuova Norma MXX RD, Romain Dumas ha centrato la terza vittoria in 4 anni alla Pikes Peak. Sopra, le capre apprezzano molto le balle disposte lungo il percorso

«L'aerodinamica della macchina è stata studiata da una società specializzata in Germania dove sono stati progettati e costruiti lo splitter anteriore, il fondo e l'alettone posteriore. Norma ha riprogettato lo schema delle sospensioni per allargare la carreggiata. Noi abbiamo costruito mozzi e porta mozzi per poter montare cerchi da 18" simili a quelli della Porsche Rs Spyder con cui ho vinto dieci anni fa in Alms, anche questi reperiti in Germania. Un mix che stava funzionando veramente bene».

- A oltre 100 anni dalla sua prima edizione la Pikes Peak mantiene ancora intatta la sua genuinità: il percorso, interamente asfaltato solo dal 2012, è totalmente privo di guard rail e solo in alcuni punti vengono posizionate balle di paglia a segnalare le curve più pericolose. Quest'anno a un certo punto è stata interrotta la gara perché alcune capre selvatiche si erano messe a mangiare proprio quella paglia...



**POCO PRIMA DEL VIA UN ORSO SI AGGIRAVA SUL TRACCIATO: LO HANNO MESSO IN FUGA**

**ROMAIN DUMAS**



«Di sicuro ci proverò! Durante le prove, nei tempi ottenuti nei primi due settori ero a soli 3" dai suoi intermedi. Purtroppo hanno annullato l'ultimo settore per la nebbia, così da non poter avere un riscontro globale, ma non ero poi così lontano. Noi siamo una piccola struttura di 12 persone, non possiamo certo paragonarci ad un costruttore. Ma il prossimo anno voglio arrivare più preparato, con qualche sessione di prove in più che permetta a me ed alla squadra di conoscere meglio la vettura».

- Simone Faggioli era presente a Colorado Springs, in vista di una sua possibile partecipazione nell'edizione del prossimo anno. Correte entrambi con la Norma, avete scambiato qualche parola? Pensa che potreste eventualmente collaborare nello sviluppo della vettura?

«Ho visto Simone, ma non abbiamo avuto modo di parlare molto. Chiaramente era presente perché interessato alla corsa. Di sicuro si è reso conto della

«Addirittura poco prima che partissi si è fatto vivo un orso che si aggirava sul tracciato ed hanno dovuto metterlo in fuga! Ero già in macchina ed ho dovuto aspettare che tutto fosse tranquillo. Laure Many, la ragazza che ha debuttato con la mia Porsche 911 Sc del 1978, essendo tra le ultime a partire ha tagliato il traguardo sotto la neve ed è stata davvero coraggiosa a voler comunque raggiungere la cima... Cose che rendono unica la Pikes Peak!».

- Tornerà anche il prossimo anno con l'obiettivo di battere il record di Loeb di 8'13"878?

«Di sicuro ci proverò! Durante le prove, nei tempi ottenuti nei primi



**156 CURVE X 19.9 KM FASCINO IN SALITA**

Nella nuova Pikes Peak, quella che ha rotto i ponti col suo passato di incredibile strada bianca, Romain Dumas è un vero e proprio maestro. Anche in versione asfalto la classica salita del Colorado, con le sue 156 curve e i suoi 19.9 km che velocissimi ti proiettano verso il cielo, continua ad avere fascino

differenza di organizzazione rispetto alle gare europee. Serve avere una buona copertura finanziaria, perché i costi logistici sono alti e le vetture completamente differenti. Una macchina studiata per le gare in Europa qui non ha possibilità di vittoria, è necessario avere un motore Turbo per essere competitivi. Se deciderà di partecipare non avrei problemi a collaborare con lui e Norbert Santos, il proprietario di Norma. Ma gli consiglieri di valutare bene i costi dell'operazione. Una vettura che corre qui non può che fare solo ed unicamente questa gara».

- Loeb ha appena acquistato da Peugeot Sport la 208 T16 con cui ha vinto nel 2013. Pensa che il prossimo anno si presenterà in Colorado con



# Faggioli vuol fare l'americano

**QUEST'ANNO È STATO SOLO SPETTATORE, MA SIMONE SOGNA DI CORRERE IN COLORADO: «MA SERVE UN'AUTO COMPETITIVA»**

«*Dumas? Non ci siamo detti molto, un 'come va?' però ecco lui era in gara e ho preferito lasciarlo concentrare sul lavoro, so come funziona.* Simone Faggioli (fra gli altri con Terezi Testoni di Pirelli e Alessandro Perico...) ha assistito alla sua prima Pikes Peak. Vincere sul picco sopra Colorado Springs, magari con record o un cronometro vicino a quello mostruoso di Loeb, magari nel 2018, è un obiettivo che cova da tempo: «*Il primo passo - spiega - era andare a vedere, il secondo è creare le basi. Se in 2/3 mesi avremo qualcosa di interessante partiremo. Serve coinvolgere aziende serie e progettare un'auto competitiva senza pensare a un'astronave. Almeno per due edizioni, anche se si andrebbe per vincere pure alla prima. Penso a Trento: per andare bene ci ho messo 3/4 anni. Poi le prove sono suddivise in tre settori, non conosco del tutto l'affidabilità*

**SE IN 2/3 MESI  
AVREMO QUALCOSA  
DI INTERESSANTE  
PARTIREMO PER  
AFFRONTARE  
L'EDIZIONE 2018**

**SIMONE FAGGIOLI**



*del mezzo fin quando non sei in gara. Di sicuro serve un ottimo turbo». Quindi cambia tutto? «La gara è affascinante, ma per essere competitivi serve un'auto diversa dalla mia Norma. Non vedrei nemmeno il traguardo. Già a Trento all'arrivo perdiamo 100 cavalli, figuriamoci dove in partenza siamo già più in alto del Bondone! Poi cambia tutto per il pilota, i freni, l'aerodinamica...». Un girotto l'avrai fatto... «La strada è bella. Veloce e scorrevole all'inizio, con la parte centrale più mista con diversi tornanti, tipo il Bondone,*

*e un finale di nuovo veloce ma sconnesso per la neve e il ghiaccio invernali». E più in generale? l'atmosfera? «L'organizzazione è perfetta e lo spettacolo grande. Peccato quest'anno mancavano le auto elettriche ufficiali, ma a livello tecnico-sportivo ho visto una passione immensa per il motorsport. Così come nel pubblico, in fila dalle 2 di mattina per prendere il posto. Erano più di 30mila! Uno show. In cima la montagna ha un fascino pazzesco, vedi tutto il mondo...».*

**Gianluca Marchese**

quella vettura, per difendere o magari migliorare il proprio record? Magari in una sfida a tre Dumas, Loeb, Faggioli, campioni di diverse specialità che si troverebbero a confrontarsi in terra americana...?

«Da parte mia sarebbe fantastico! Ma, sinceramente, non credo che Loeb abbia questa intenzione. So che a settembre faremo insieme una esibizione a Turckheim, in Alsazia. Sarà l'occasione buona per capire quali siano i suoi programmi. Certo sarebbe una bella sfida, l'occasione ideale per poterci confrontare. Finora ho quasi sempre corso solo contro il cronometro, avrei la possibilità di poter ulteriormente migliorare misurandomi con avversari di tale livello». ●





# Il Leone gonfia i muscoli

**N**on contenti di aver dominato le due Dakar alle quali hanno preso parte da quando sono rientrati nei raid, gli uomini della Peugeot hanno preparato un'importante evoluzione, la terza, del loro "Suv da corsa". E così, dopo la 2008Dkr e la 3008Dkr - vincitrici del raid per eccellenza con Stephane Peterhansel - ecco che arriva la 3008Dkr Maxi che sarà portata al debutto agonistico tra pochi giorni, nel Silk Way Rally in programma dal 7 al 22 luglio. Oltre 10mila chilometri da Mosca a X'ian, dalla Russia alla Cina passando per il Kazakistan, nel corso dei quali sarà Sebastien Loeb a portare al debutto la nuova creatura, l'evoluzione dell'evoluzione, in quello che è un collaudo in corsa della vettura destinata a cercare il tris nella Dakar.

## Quei 200 millimetri in più

Che cosa si poteva cercare di migliorare su una vettura praticamente perfetta? Visto che il V6 biturbo diesel centrale-posteriore di 3 litri che aziona la Dkr ha ormai superato, con i suoi 340 cv, la soglia

**DEBUTTERÀ AL  
SILK WAY RALLY  
UNA VERSIONE  
ALLARGATA  
DELLA PEUGEOT  
3008DKR.  
SI CHIAMA MAXI  
ED È GIÀ PRONTA  
PER LA DAKAR**

di **Sergio Remondino**

dei 110 cv/litro, l'unico terreno significativo per lo sviluppo poteva essere quello delle sospensioni. Ed è proprio lì che hanno lavorato gli uomini agli ordini di Bruno Famin, rivoluzionando totalmente il sistema sospensivo, con l'allargamento di ben 200 mm della vettura, che ora arriva a 2400 mm. Una rivoluzione, che passa attraverso il rifacimento di gran parte degli elementi delle sospensioni, a cominciare ovviamente dai bracci, e che comporta naturalmente il fatto di aver dovuto rivedere completamente tutti i cinematismi. Una rivoluzione che, anche se in Peugeot nulla si dice al riguardo, deve per forza passare attraverso nuovi cerchi e nuovi pneumatici.

Curiosamente, la 3008Dkr Maxi non è stata sviluppata tanto da Sebastien Loeb quanto da Carlos Sainz, che però non è il pilota incaricato di portarla al debutto. L'esperienza di gare raid del madrileno sarà sicuramente venuta buona al momento di deliberare le nuove soluzioni e comunque, il Mator avrà la Maxi a disposizione per fare forse l'ul-



L'HA ACQUISTATO LOEB, CHE LA PORTERÀ IN GARA AL TURCKHEIM

## Riecco la 208 Pikes Peak

La spettacolare Peugeot 208T16 Pikes Peak che ha dominato la famosa gara in salita americana è stata ceduta al pilota che l'ha portata in trionfo nel 2013: Sebastien Loeb! Proprio mentre andava in scena l'edizione 2017 della scalata al picco di Pike, nel Colorado, il prototipo realizzato in esemplare unico da Peugeot Sport finiva nella sede del Sebastien Loeb Racing, che - qui sta la notizia - intende riportarla in gara! Dove? Nella gara in salita Turckheim-Trois Epis in programma il 9 e 10 settembre. Naturalmente, con Sebastien Loeb al volante...



timo tentativo di vittoria alla Dakar. «Abbiamo iniziato a lavorare su questa evoluzione ancor prima della passata Dakar - dice Bruno Famin, direttore di Peugeot Sport - perché la cosa più difficile, quando hai già vinto, è ripeterti. I dati che raccoglieremo in gara al Silk Way Rally ci serviranno per stabilire la configurazione definitiva della 3008Dkr Maxi per la prossima Dakar».

Dal canto suo, Sainz dichiara: «Ho buone sensazioni dalla Maxi, con le sue carreggiate allargate dovrebbe permetterci di attaccare di più in curva ed è più stabile sia nel veloce che sullo sconnesso». E Loeb, di rimando, spiega: «La vettura ora è più

**LA MAXI È MENO MANEGGEVOLE NELLO STRETTO MA IN FUORISTRADA E SULLE DUNE È MOLTO PIÙ FORTE**

**SEBASTIEN LOEB**



ingombrante ma è migliorata a livello di stabilità e anche di guida. Ha meno tendenza al rollio e questo tranquillizza quando si deve guidare "sporco". Con queste carreggiate larghe e le ruote di notevoli dimensioni la Maxi sarà fortissima nel fuoristrada, soprattutto sulle dune, ma nei percorsi più rallistici perderemo qualcosa a livello di agilità. Tanto, quello è il terreno di gioco favorito per le 4x4 mentre la nostra, come sappiamo, è una trazione posteriore a motore centrale».

Al Silk Way Rally sarà già confronto probante, con Loeb e la Maxi contro Peterhansel sulla 3008Dkr "normale". La Dakar 2018 è già iniziata... ●

### MAXI ESORDIO CON LOEB

In alto, un momento dei test di sviluppo della Peugeot 3008Dkr Maxi, evoluzione della vettura che ha vinto la scorsa Dakar. È più larga ed ha nuove sospensioni. La porta al debutto Loeb nel Silk Way Rally. A fianco, una vista di tre quarti posteriore della "muscle car" da raid francese. In alto a destra, la Peugeot 208 T16 Pikes Peak che è stata venduta a Loeb



## CASENTINO A 130

Si avvicinano a 130 le adesioni al 37° rally Internazionale del Casentino, terza prova dell'Irc (7-8 luglio) e valido per la Mitropa Cup. Tutti presenti i primattori, con Luca Rossetti (Skoda Fabia R5), leader con due centri su due, che aprirà le partenze. Con le Wrc anche Sossella.

## ARTINO HA VINTO

Il Tna ha restituito a Luca Artino la vittoria al Rally del Ciocco Regionale. Alla fine della gara Artino fu penalizzato di 10 minuti, perdendo così il successo, ma il Tribunale di Appello ha ribaltato la versione del Collegio: non fu il pilota a bloccare le partenze della speciale incriminata, come sostenuto dall'accusa.

## VALLI DEL CARNIA

Il 4° Rally della Carnia propone spettacolo nel fine settimana tra le valli di Tagliamento e Lumiei. Porro prova la Fiesta per il CiWrc, Vicario corre con una Peugeot 206 Wrc e s'annuncia battaglia per la Coppa Italia 2° Zona.

## QUATTRO REGIONI

Quattro Regioni da record, con l'Internazionale in programma da mercoledì a sabato ed il Nazionale concentrato da venerdì a sabato. Entrambe le gare incroceranno i propri destini a partire da venerdì sera e con tutta l'ultima tappa in comune. Al via anche Andruet vincitore nel 1981 con la Ferrari 308 Gtb.

## BALCONE OK

Commercianti e operatori turistici di Cingoli vogliono il rally: così, il Balcone delle Marche, che dopo qualche attrito tra amministrazione comunale e organizzatori, pareva destinato a dover emigrare, resterà nel borgo marchigiano.

## MAJANO APRE

Iscrizioni aperte per la nona edizione del Rally di Majano che diventa Rally Day, in programma a fine luglio nella cornice del 57° Festival di Majano. La partenza è domenica 30 alle 9.01 in piazza Italia, con arrivo dalle 18 per un totale di 205,88 km dei quali 37,20 cronometrati.



LO SVEDESE VINCE A HOLJES E VA IN TESTA AL WORLD RX

## Kristofferson profeta in casa

Johan Kristoffersson s'è imposto ad Holjes, nella manche svedese del World Rx, sfruttando in pieno l'assenza di Mattias Ekstrom, impegnato nel Dtm con l'Audi. Il pilota della Volkswagen comanda ora la classifica Piloti del Mondiale di Rallycross con 31 punti di vantaggio sul suo "capitano" Petter Solberg, e con 38 su Ekstrom. Week-end in chiaroscuro per Solberg, che non è stato in grado di qualificarsi per la finale, mentre il suo vecchio avversario Loeb ha chiuso sul terzo gradino del podio con la Peugeot.

SVELATO IL PERCORSO DEL 6° ROUND TRICOLORE

## San Marino con tante novità

Svelato il percorso del 45° Rally San Marino. Il sesto appuntamento del Tricolore (e terzo dell'italiano Terra), in programma dal 14 al 16 luglio. Confermata la partenza da Viale Ceccarini a Riccione, alle 22 di venerdì 14. Il giorno dopo so-

no 10 le prove speciali in programma: Sestino, Sant'Angelo in Vado e Lunano Piandimeleto più la prova in asfalto San Marino. La domenica ultima tappa, con Monte Vicino e Apecchio da ripetere, ed arrivo a Borgo Maggiore dalle 16.30.

SFIDA FRA RALLISTI AL CLUB COLLI BERICI DI VICENZA

## Cunico golfista

Sotto l'abile regia di Gianfranco Cunico si è tenuta, nello splendido scenario del Colli Berici Golf Club di Vicenza, una manche del circuito "Piloti Golfisti" che prevede sei appuntamenti sul green per gente abituata una volta (ma anche oggi...) a darci di controsterzo. Cunico e gli appassionati uomini del Colli Berici Golf Club hanno dato vita ad una manifestazione intitolata quest'anno al Rally Campagnolo e non poteva mancare Tony Carello, vincitore nel '77 con la Stratos ufficiale dell'ultima edizione di quella mitica corsa. Star della giornata, oltre a Carello, l'ormai esperto golfista Miki Biasion ma anche tanti altri rallisti (Ceo Filippi, Maurizio Verini, Fulvio Bacchelli, Piero Sodano, Luciano Casarotto, Antonello Zordan, Mario Aldo Pasetti, Vittorio Caneva) ed anche Valentino Campagnolo.



IN MEMORIA DI COLIN Mc RAE

## Rallylegend con il Tributo

Quasi tutti i campioni del Mondo insieme, il 21 e 22 ottobre a Rallylegend, a San Marino, in un evento unico al mondo, il "Colin Mc Rae Tribute". Rallylegend inizierà giovedì 19 ottobre per entrare nel vivo venerdì, con la gara che si concluderà domenica 22. Tante le iniziative che coinvolgono il pubblico, tra le quali spicca "Rallylegend Experience", opportunità per vivere l'evento in modo totale e esclusivo, da vicino, a fianco dei campioni, anche su una vettura da rally e con giri in elicottero sulle prove. Per info [www.rallylegend.com](http://www.rallylegend.com)

PRESIDENTE CONFERMATO

## L'Ancai resta a Scanavino

L'Associazione Nazionale Corridori Automobilisti Italiani ha eletto il nuovo consiglio direttivo per i prossimi quattro anni. Undici i membri del sodalizio nato nel 1954 con lo scopo di assistere e tutelare i piloti e promuovere, in tutte le sue forme, l'automobilismo sportivo. Riconfermato nel ruolo di presidente Mauro Scanavino, cui verranno affiancati i vice Bruno Longoni e Marco Vallario e il presidente onorario Alberto Maria Librizzi. Ai consiglieri Gianluca Barone, Marco Canavoso, Francesco Joly, Gerardo Macchi del Sette, Renzo Maggiani, Andrea Sacco e Giorgio Tessore si unisce Alberto Pianta.

CON LA SKODA E D'AMORE

## Scandola farà il Finlandia

La voglia matta di Mondiale era loro rimasta dentro, soprattutto dopo il boccone amaro dello scorso anno in Sardegna, quando Umberto Scandola e Guido D'Amore furono costretti alla resa quando erano in testa al Wrc2. Ora l'equipaggio di Skoda Italia è pronto a riprovarci in Finlandia: sulle velocissime strade di quello che un tempo era il 1000 Laghi, Umby e Gillo cercheranno di nuovo di portare in alto la bandiera tricolore. Immaginando, forse, un futuro prossimo in pianta stabile al di là dei patrii confini.

## MANCINELLI

Il terzo appuntamento del Pirelli World Challenge Gt Sprint che si è disputato sul circuito di Road America, ha visto Daniel Mancinelli ritornare ad inserirsi nelle posizioni di vertice, salendo al quarto posto nella classifica della serie americana. Il marchigiano, al via con la Ferrari 488 Gt3 del team Tr3 Racing, ha concluso quarto entrambe le gare in programma dopo essersi avviato nella dalla terza fila. Il prossimo appuntamento è fissato per l'ultimo fine settimana di luglio sul tracciato di Mid-Ohio.

## SPORT PROTOTIPI

È stato annullato per ragioni organizzative l'appuntamento del Mugello del Campionato Italiano Sport Prototipi che si sarebbe dovuto disputare il 16 luglio. La serie tricolore tornerà in pista pertanto a Magione, alla fine dello stesso mese. Ancora da definire se il round inizialmente in programma sul circuito toscano potrà essere o meno recuperato.

## EURO GT4

Prima affermazione nella Gt4 European Series Southern Cup per la Porsche Cayman di Henry Hassid e Steven Palette. L'equipaggio del team Martinet by Almeras si è imposto nella prima delle due gare del terzo appuntamento di Dijon. Doppietta delle Ginetta G55 in gara-2, con Stéphane Tribaudini primo al traguardo davanti alla vettura gemella di Robert Consani e Benjamin Lariche.

## TORNA DI COSMO

Sarà un gradito ritorno quello di Alfredo Di Cosmo, che prenderà parte alla tappa di Misano di metà luglio della Coppa Italia Turismo. Il pilota lombardo diversamente abile, già protagonista in passato nel Campionato Italiano Turismo, sarà presente con una 500 Abarth schierata dalla Dc Racing nella Seconda Divisione. L'impegno di Di Cosmo dovrebbe essere confermato anche per le rimanenti tappe del calendario della serie targata Gruppo Peroni Race.



## DOMINIO TRICOLORE NEL LAMBORGHINI NORD AMERICA

# Agostini re a Watkins Glen

Successo tricolore nel secondo appuntamento del Lamborghini Super Trofeo Nord America che si è disputato lo scorso weekend sul circuito di Watkins Glen. Ad ottenere in gara-2 la sua prima affermazione nella serie è stato Riccardo Agostini, quest'anno contemporaneamente impegnato nel Campionato Italiano Gran Turismo in cui ha già conquistato un successo a Misano assieme a Daniel Zampieri. Il padovano, nella seconda sessione di prove autore della pole che ha coinciso con il nuovo record del tracciato newyorkese per la categoria, è rimasto al comando per tutto il primo turno di guida, prima di cedere il volante al suo compagno Trent Hindman, il quale ha difeso la posizione fino al traguardo. In gara-1, a privare del terzo posto il binomio della Prestige Performance era stato un problema ad una ruota occorso proprio durante l'ultimo giro. In quella circostanza il successo è andato all'italo-americano Richard Antinucci, che ha preceduto il binomio composto da Edoardo Piscopo e Taylor Proto. Bene anche Michele Beretta, due volte quarto assoluto assieme a Alex Popow.

## DUE EQUIPAGGI TOP IN GT ALLA 24 ORE SULLA PISTA BELGA

### Porsche affila le armi per Spa

Ci saranno anche il Team75 Bernhard e la Herberth Motorsport a rappresentare i colori della Porsche alla 24 Ore di Spa a fine mese. Il primo schiererà una 911 Gt3 R affidandola a Christensen-Estre-Vanthoor.

Su una delle vetture di Stoccarda della Herberth Motorsport si alterneranno Müller, Jaminet, Allemann e Bohn. Tutti tedeschi i piloti del secondo equipaggio formato da Renauer, Häring e Lieb.

## È LA SOCIETÀ DI PAOLO RUBERTI E MANFREDI RAVETTO

# Nasce la S R&R

È stata costituita a Verona la S R&R srl, acronimo di Scuderia Ravetto & Ruberti ma anche di Services Research & Rental, per la messa a disposizione di tecnologia e know-how in ambito automotive. Soci alla pari sono Paolo Ruberti e Manfredi Ravetto, con lo stesso Paolo che continuerà a correre e lo stesso Manfredi sempre impegnato nel management di piloti. Il team, in modo originale, interessa sia auto e moto. Il parco mezzi comprende un'Osella-Honda prototipo, una Dallara F.3, cui si aggiunge anche una Abarth 595 O.T. Prevista per ora la partecipazione a gare spot. L'esordio in pista è previsto l'8 luglio a Hockenheim in una gara del campionato tedesco Gp Pro con i piloti Giuseppe Ederle ed Emilio Rocchi al volante di una Citroen Vts Gruppo N.



## IN GARA ANCHE GLI ICKX

### In 119 alla 25H Fun Cup

Si svolgerà dal 6 al 9 luglio la 20esima edizione della 25 Hours Vw Fun Cup a Spa. Cospicuo anche quest'anno è l'elenco iscritti, con 119 vetture alla via. Tra i nomi di spicco ci sono quelli del campione belga Jacky Ickx e dei suoi 5 figli Larissa, Vanina, Romain, Clément e Joy, che formeranno un unico equipaggio. Confermata anche la presenza dell'ex F1 Eric van de Poele, così come quella di Fabrizio Gollin, due volte vincitore della 24 Ore di Spa. Altri nomi famosi sono quelli di Alain Fertè, Pierre-Yves Corthals e Maxime Soulet. Come da tradizione saranno numerosi anche gli italiani, cominciando da Alberto Bergamaschi, uno degli abitué di questo appuntamento. Presente anche Gianluca Giraudi, Gabriele Torelli, Luciano e Francesca Linossi (che assieme a Stefano Colombo completeranno uno dei tre equipaggi della GDL Racing) e Lorenzo Bontempelli.

## SUPER TROFEO

### Liberati prosegue ancora in Asia

Dopo avere fatto a Suzuka il suo rientro nel Lamborghini Super Trofeo Asia, in cui nel 2015 ha conquistato il titolo Pro-Am, Edoardo Liberati continuerà nella serie col team Emperor anche nei rimanenti tre round del calendario. Nei programmi del giovane pilota romano, quest'anno contemporaneamente impegnato in Gt Open con la Huracán Gt3, c'è anche la partecipazione alla Finale Mondiale di Imola che si disputerà a metà novembre.

## AL MUGELLO SOLO 2 GARE

### Gt Italia unico schieramento

Al Mugello, nel prossimo round del tricolore Gt verranno disputate solo 2 gare in luogo delle abituali 4. È infatti previsto uno schieramento unico che raggrupperà le cinque classi Super Gt3, Gt3, Super Gt Cup, Gt Cup e Gts. Le vetture Gt3 e quelle Gt Cup e Gts continueranno tuttavia ad avere due differenti sessioni di qualifica, entrambe al venerdì.



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Spengler; 2. Maxime;  
3. Ekstroem. Gara-2: 1. Martin; 2.  
Auer; 3. Mortara.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Spengler-Martin Bmw bis

**SUL TRACCIATO CITTADINO BAVARESE LA CASA DI MONACO METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA E RITROVA LA COMPETITIVITÀ PERDUTA. MORTARA A PODIO**

di **Alessandro Gargantini**

**N**ORIMBERGA - Con l'approdo del Dtm sul tracciato cittadino bavarese, la Bmw ha ritrovato la competitività che le era mancata nei primi tre round stagionali. Ad alternarsi sui gradini più alti del podio, a conferma della superiorità dei piloti schierati da Jens Marquardt, sono stati Bruno Spengler e Maxime Martine. Il pilota canadese, che aveva colto il titolo di Meister nel 2012, anno del clamoroso ritorno della Casa di Monaco nella categoria, mancava dal gradino più alto del podio dall'anno successivo, quando colse il suo ultimo successo al Red Bull Ring. Spengler è anche un vero e proprio specialista del Norisring, avendo vinto per ben tre volte sulle strade della "Montecarlo tedesca" quando vestiva i colori della Mercedes. Quanto a Maxime Martin, il trentunenne pilota di Brussel ha colto una meritata vittoria dopo aver protetto, da perfetto team mate, le spalle di Spengler nella prima manche. La doppietta Bmw ridefinisce anche le gerarchie al vertice della classifica di campionato, con Maxime Martine che in un colpo solo è balzato al terzo posto alle spalle del leader Mattias Ekstroem e Lucas Auer. Il pilota svedese dell'Audi, che non ha ancora tro-

vato il successo in questa stagione, ha colto un terzo e un quarto posto, confermando la sua grande affidabilità. Soltanto due punti separano dal vertice della graduatoria generale Lucas Auer, che al Norisring ha colto una preziosissima piazza d'onore nella prima manche dopo essere stato costretto al ritiro nella prima a seguito di un contatto nelle prime battute di gara. Il nipote di Gerhard Berger sta dimostrando di meritare il test con la Force India che, anche se non ancora confermato, dovrebbe avvenire dopo il Gran Premio di Ungheria in occasione dei rookie test.

A Norimberga ha ritrovato il sorriso Edoardo Mortara, abile nel finale della seconda manche a soffiare la terza posizione alle duellanti vetture che portano i colori Red Bull di Mattias Ekstroem e Marco Wittmann. Per il nostro portacolori si tratta di un risultato molto importante, che coincide con la sua prima presenza sul podio da quando ha lasciato l'Audi per passare alla Casa della Stella. Edo, che partiva sedicesimo in griglia, ha tratto beneficio dalla strategia di gara, che l'ha visto prolungare il primo stint e superare, grazie all'ottima scelta, una decina di rivali. Sul finale, Mortara si è aggan-



## EDO 3° IN GARA-2 DI RIMONTA

Sopra, Martin a segno in gara-2. In alto, Spengler che saluta la prima vittoria stagionale. Per la Bmw quello sul tracciato cittadino di Norimberga è stato un week end davvero da incorniciare. Nell'altra pagina, lo strepitoso colpo di reni col quale Mortara ha ottenuto la terza piazza in gara-2



GRAN LAVORO ALLA VIGILIA PER GLI UOMINI DI MARQUARDT

## Messa a punto **decisiva**

L'elemento che maggiormente ha inciso sul ritorno in auge della Bmw è il capillare lavoro di messa a punto svolto dagli uomini di Jens Marquardt alla vigilia della corsa. Lo stradale di Norimberga, con i suoi saltellamenti ed il manto irregolare, è molto simile a quello del Lausitzring, dove le vetture della Casa di Monaco avevano incontrato parecchi guai col set-up. *«Esattamente, abbiamo usato i dati raccolti sul tri-ovale nelle nostre scelte in merito all'assetto – ha spiegato il boss della Bmw nel Dtm – Abbiamo fatto un passo avanti ed i nostri piloti sono rimasti molto soddisfatti ed hanno potuto tornare ad attaccare con una macchina più stabile e più bilanciata in frenata. Il lavoro svolto si è focalizzato anche sull'impiego delle gomme, in modo da mantenere maggiormente i nostri piloti all'interno della finestra nella quale forniscono la migliore performance. Anche i nostri piloti si sono rivelati particolarmente intelligenti nella gestione della gara e non si sono ostacolati».* Le Bmw hanno potuto beneficiare anche di un alleggerimento di 5 kg, come previsto dal sistema delle zavorre. I tecnici hanno stimato in mezzo decimo di secondo il vantaggio sul giro. Dal momento che la prima corsa è stata disputata - seppur parzialmente - su pista bagnata, i pesi delle vetture sono rimasti eccezionalmente i medesimi per entrambe le gare.



ciato al gruppo dei primissimi approfittando di un regime di safety car e non si è lasciato scappare l'occasione di sferrare una delle sue classiche zampate, meritandosi così gli aperti complimenti di Uli Fritz, a capo del programma Mercedes nel Dtm. *«Abbiamo scelto di lavorare con Edo perché da diversi anni è uno dei piloti più forti della categoria – ha commentato il manager tedesco – Ed è normale che lui debba adattarsi ai nuovi sistemi di lavoro, ma anche noi impariamo da lui! Un passaggio simile non è semplice. Anche quando Jamie Green fece il processo inverso, passando ma Mercedes ad Audi, si rese necessario un analogo periodo di adattamento. Ero certo che presto sarebbe venuto un risultato importante e sono molto soddisfatto di quando Edo ha fatto vedere oggi».*

Da segnalare uno spettacolare incidente che ha visto coinvolti Gary Paffett e Mike Rockenfeller nelle fasi centrali della seconda manche e che ha costretto gli stewards a interrompere la corsa per circa trenta minuti per consentire ai commissari di riparare e pulire la pista. Nell'incidente, Mike Rockenfeller ha riportato una brutta contusione alla gamba sinistra. ●



# Gunther sale in vetta

**CON UNA VITTORIA E 2 PIAZZAMENTI A PODIO, IL PORTACOLORI PREMA DIVENTA NUOVO LEADER. A NORRIS E DARUVALA GLI ALTRI DUE SUCCESSI**

di **Alessandro Gargantini**

**NORIMBERGA** - Come da tradizione, il compatto tracciato che si snoda nella periferia della città di Franconia ha prodotto tre manche molto combattute che definiscono in maniera più granulare le gerarchie al vertice della graduatoria di campionato. A rientrare alla base con il bottino più pesante dal quinto round stagionale è senza dubbio il pilota di casa Maximilian Gunther, che non ha sprecato una cartuccia ed è riuscito nelle tre frazioni a salire su tutti i gradini del podio, festeggiando nel modo migliore il suo ventesimo compleanno. L'alfiere del Team Prema ha centrato il successo nella prima manche, approfittando di un contatto tra i britannici Jake Hughes e Callum Iott per sferrare la zampata vincente. Il costante bavarese è l'unico tra i piloti della categoria ad avere conquistato punti in tutte le corse di campionato finora disputate.

La seconda frazione è finita nelle mani del diciassettenne Lando Norris, che ha probabilmente mostrato in valore assoluto il miglior potenziale tra i muretti della città bagnata dal fiume Pegnitz, ma che ha mostrato i consueti limiti in termini di discontinuità che lo relegano in terza posizione nella graduatoria di campionato. In primis, il promettente teenager del Carlin Motorsport ha buttato alle ortiche la prima manche tamponando inspiegabilmente Hughes e rimediando una penalizzazione di venti secondi che lo ha estromesso dalla zona punti. Un errore grave, anche perché c'era ancora tutto il tempo per preparare meglio la manovra e portarla a compimento in maggior sicurezza. Norris, che come spesso accade non ha brillato allo start, si è poi prodotto in due rimonte entusiasmanti che gli hanno consentito di vincere la seconda manche e di cogliere la terza posizione in quella finale. Il britannico ha mostrato di conoscere molto meglio l'arte del sorpasso rispetto a Maximilian Gunther, che nella terza manche ha seguito come un'ombra il vincitore Jehan Daruvala senza mai imbastire il benché minimo attacco. Senza dubbio, il tedesco ha dato

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gunther; 2. Piquet; 3. Zhou. Gara-2: 1. Norris; 2. Hughes; 3. Gunther. Gara-3: 1. Daruvala; 2. Gunther; 3. Norris.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



## PIQUET SUL PODIO IN GARA-UNO

Sopra, Piquet che ha chiuso gara-1 alle spalle di Gunther, in azione in apertura, e davanti a Zhou: ecco i tre sul podio in alto.

A destra, in alto Norris e sopra, Daruvala che si sono divisi le vittorie nelle altre due gare. Nell'altra pagina, l'esultanza di Gunther e Hughes, che dopo un contatto in gara-1, ha chiuso 2° la seconda sfida

priorità alla classifica di campionato mostrandosi però un po' troppo arrendevole. Con un successo, l'alfiere del team Prema avrebbe ulteriormente rafforzato il suo primato in graduatoria generale. Tornando a Jehan Daruvala, è senza dubbio il diciottenne di Mumbai la più bella sorpresa di Norimberga. Sempre nella top-ten nelle prime due manche, in quella conclusiva il pilota supportato dalla Force India ha sopravanzato allo start il poleman Maximilian Gunther e ha colto la prima storica vittoria di un pilota indiano nella categoria. Joel Eriksson, che alla vigilia guidava la graduatoria di campionato, ha compiuto un brutto passo falso e ora occupa la seconda posizione distanziato di ben trentaquattro lunghezze dal pilota tedesco della Prema. Dopo aver faticato in qualifica a causa di un problema ad una sospensione posteriore, lo Junior Driver della



# Maximilian ora si gode il primato

FESTEGGIA IL 20ESIMO COMPLEANNO DOPO UN WEEK END IN CUI HA PENSATO SOPRATTUTTO ALLA CLASSIFICA DEL CAMPIONATO

**D**ue anni fa, proprio sulla pista del Norisring, Maximilian Günther colse a sorpresa la sua prima vittoria nella serie cadetta, grazie ad una rocambolesca rimonta in un infuocato finale di gara. E, per festeggiare, non esitò a tuffarsi nelle acque del lago artificiale che costeggia il circuito cittadino tedesco, luogo ameno e visitato da cigni, oche e rane, ma che non si presta particolarmente a nuotate tuffi rinfrescanti. Quest'anno, al terzo anno nella serie, il bavarese si è ripetuto nell'impresa di tagliare per primo il traguardo al Norisring, limitandosi però a un caloroso abbraccio con gli uomini del team Prema, che in questo momento ha nel tedesco la sua arma più affilata nella lotta per il titolo. Günther, pilota Junior Mercedes e riserva nel Dtm, non sarà sempre il più veloce in pista, ma in una stagione nella quale il principale limite dei suoi rivali è la discontinuità, la sua costanza potrebbe davvero rivelarsi decisiva. Il tedesco ha completato un fine settimana da incorniciare con una seconda ed una terza posizione, che lo proiettano al vertice della graduatoria di campionato con trentaquattro lunghezze di vantaggio su Joel Eriksson. «Qui a Norimberga il team Prema mi ha messo a disposizione una vettura molto competitiva. Non ho colto la pole nella prima sessione di qualifica soltanto perché non ho utilizzato al meglio le scie - ha spiegato il pilota di Renè Rosin, che proprio in questo fine settimana ha festeggiato il ventesimo compleanno - Nella prima manche ho atteso il momento giusto per soffiare la leadership della corsa a Lando Norris e Jake Hughes, che si sono scontrati davanti a me. In una gara lunga, non era il momento di prendersi dei rischi. Nella seconda, non si poteva andare oltre la terza posizione, mentre in quella conclusiva ho preferito dare priorità alla classifica anche se non amo correre da ragioniere e mancano tante gare alla fine della stagione». ●



Bmw non è andato oltre una quarta, una settima e una decima posizione nel contesto di una prestazione complessivamente opaca. Magro anche il bilancio di Callum Iott, che ha colto due none posizioni dopo essere stato buttato fuori pista al via della prima manche da Ferdinand Habsburg. Il britannico ha anche scontato una penalizzazione di cinque posizioni in griglia nella seconda manche a causa di un incidente con Kevyan Andres. Mick Schumacher, dopo la positiva settima posizione nella prima manche, ha collezionato una dodicesima posizione ed un ritiro dopo aver piegato una sospensione in un contatto con Pedro Piquet. Il brasiliano si è messo in mostra con una splendida seconda posizione nella prima manche, dove ha preceduto il driver cinese della Ferrari Driver Academy Guanyu Zhou, sempre più in confidenza con il podio. ●



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Biagi-Venturini (Lamborghini Huracan); 2. Pierburg-Arnold (Mercedes Amg). Gara-2: 1. Bouveng-Rueda (Bmw M6); 2. Ramos-Mac (Ferrari 488).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Passo davvero Imperiale

**BIAGI E VENTURINI CON LA LAMBO ARTIGLIANO LA PRIMA VITTORIA 2017 E BALZANO AL COMANDO DELLA SERIE**

di [Alfredo Filippone](#)

**B**UDAPEST - Regala belle gare ed emozioni la trasferta ungherese del Gt Open, che segnava anche il giro di boa della stagione, e una situazione nuovamente ribaltata in campionato. A gioire sono soprattutto Thomas Biagi e Giovanni Venturini, che lasciano Budapest come nuovi leader di campionato (a pari punti con Ramos-Mac) e dopo aver centrato in gara-1 il primo successo stagionale di una Lamborghini Huracan e dell'Imperiale Racing. Sinora, il tandem italiano era stato concretissimo, sfruttando al meglio ogni occasione e incamerando punti preziosi, pur senza mai stare davanti. In Ungheria, si è addirittura superato, soprattutto in gara-1. A tre giri dalla fine, Biagi era terzo, in una corsa che la Ferrari Spirit of Race di Mikkel Mak (autore della pole e dominatore della prima frazione) non poteva farsi sfuggire. Purtroppo, Miguel Ramos è stato inutilmente frettoloso nel voler doppiare Johnny Mowlem, sotto di due giri, che non l'ha visto. Contatto e testacoda per entrambi, con il portoghese che salva comunque il terzo posto. Mowlem, peraltro, si ripeterà in gara-2, centrando la Lambo

## IN GARA-2 SUCCESSO BMW

A fianco, la Bmw M6 con la quale Bouveng e Rueda hanno colto la vittoria in gara-2 davanti a Ramos-Mac sulla Ferrari 488, sotto, raggiunti in vetta alla serie da Biagi e Venturini, in alto, che hanno centrato la prima vittoria della stagione per la gioia dell'Imperiale Racing





di Liberati, in un weekend decisamente nero per lui. Biagi, ormai asceso al secondo posto, fiutava aria di colpaccio e all'ultimo giro superava senza troppi complimenti la Mercedes di Pierburg per andare a cogliere il successo. In gara-2, con l'handicap derivante dal successo, il quinto posto era il massimo raggiungibile, e Venturini è stato bravo a portarlo a casa.

Altrettanto bravi i vincitori della domenica, Fran Rueda e Victor Bouveng, i due ventenni del Teo Martin Motorsport che hanno bissato il successo ottenuto al Ricard. Lo spagnolo e lo svedese stanno imparando in fretta e qui hanno messo a

segno un capolavoro di strategia: gara-1 tranquilla (sesti) per scaricare handicap e salvaguardare gomme nuove per qualifica-2, dove Rueda ha centrato la pole, viatico prezioso sull'Hungaroring per poi controllare in scioltezza gara-2, davanti a Ramos-Mac e alla Lambo di Vito Postiglione-Andrea Fontana, che raccolgono ancora un podio per l'Imperiale. Rueda-Bouveng sono ora a due punti dalla vetta della classifica e si candidano pure loro per il traguardo finale. Non molte le soddisfazioni per il resto della pattuglia italiana, con Cioci-Perazzini partiti ultimi in gara-1 per il cambio ko in qualifica e la bella rimonta di Cioci vanificata dalla speronata di Ledogar su Perazzini; la Lambo di Liuzzi è rimasta invischiata nel gruppo a ridosso dei primi in entrambe le gare, mentre si è rivelato molto veloce Rino Mastronardi, che sostituiva Caldarelli sulla Ferrari Sf Racing. ●



## Scott fa felice Rp Motorsport

**EUROFORMULA OPEN** IL LEADER DELLA SERIE SCIVOLA IN GARA-1, MA POI TRIONFA NELLA 2ª SFIDA

**B**UDAPEST - Una semplice battuta d'arresto: non si può definire altrimenti il nono posto di cui Harrison Scott si è dovuto accontentare in gara-1 all'Hungaroring. Come capita anche ai migliori studenti, lo spilungone della Rp Motorsport si è rovinato la media con uno scivolone, ma la sua marcia trionfale e inarrestabile continua, come dimostrato dal successo in gara-2, il sesto in otto prove sinora disputate. In realtà, al sabato, il pilota inglese ha sballato la qualifica e preso troppe confidenze con i track limits, vedendo alcuni

tempi annullati. Il 14esimo posto in griglia, su un tracciato come quello magiaro, non gli lasciava molte speranze. Ne hanno approfittato i piloti del Campos Racing, che aveva piazzato i suoi tre ragazzi in vetta alla qualifica, con in pole Raoul Hyman, invitato a disputare questa gara, in sostituzione di Petru Florescu, che ha rotto con il team alla vigi-

lia. Come spesso accade in questi casi, il team spagnolo è ricorso mentre il rumeno non ha migliorato le sue sorti (sempre lontano dalla vetta, settimo in gara-1 e coinvolto in una collisione al via in gara-2).

Hyman, in partenza di gara-1, si è fatto superare dai compagni e la corsa è finita con il primo successo del brasiliano Thiago Vivacqua davanti a Laakson, mentre Hyman ha dovuto lasciare

anche il terzo posto a Nikita Troitskiy, rimontato bene. Il russo, massimo rivale di Scott, non ha potuto approfittare

dell'occasione per un calo di potenza del motore in qualifica. In gara-2, invece, si è verificato il solito copione: pole e vittoria senza pensieri per Scott, con Troitskiy un soffio dietro, e Hyman stavolta a podio. Lodovico Laurini (Rp Motorsport) ha vissuto un altro weekend non facile di apprendistato, raccogliendo un dodicesimo e un quattordicesimo. (a.f.)

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Vivacqua; 2. Laaksonen; Troitskiy. Gara-2: 1. Scott; 2. Troitskiy; 3. Hyman.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

# Altoè sugli scudi

TRE ANNI SEPARANO I FRATELLI GIACOMO E GIOVANNI, CHE DOPO LA F4 SONO APPRODATI NEL TURISMO CON MIRE AMBIZIOSE: UNO HA VINTO NEL TCR BENELUX, L'ALTRO NEL TCS ITALIANO

di **Fiammetta La Guidara**

**U**na vera famiglia da corsa, quella degli Altoè. Tutto è partito da papà Giuliano, che nei rally ha messo a segno una ventina di vittorie prima di dedicarsi a fare l'imprenditore. È stato lui ad instillare nei suoi figli una passione smodata per il mondo delle corse. Il più grande, Mario, ha corso anche lui nei rally, e da anni è il direttore dell'autodromo di Adria, di proprietà della famiglia. I piccoli, Giacomo, di 16 anni e Giovanni di 19, invece, stanno dando pieno sfogo al desiderio di correre. Giacomo si cimenta nel Tcr International ma anche in altre serie nazionali del Tcr, ed è reduce da una doppietta nel campionato del Benelux. Giovanni, invece, ha messo a segno la sua prima vittoria nelle ruote coperte nel tricolore Tcs a Vallelunga: ora è 2° in campionato. Come avviene di solito in famiglia, ognuno ha il proprio carattere e alle volte i figli non amano particolarmente ricevere i consigli del papà, ma qui a unire tutto ci sono i motori: in qualsiasi declinazione. È capitato di vederli correre tutti insieme in equipaggio nella 24 Ore di Adria: e quando ti accorgi che si alternano al volante in armonia, intendendosi con uno sguardo, ti rendi conto di quanto siano una vera squadra, nello sport come nella vita.

**- I percorsi e le motivazioni di Giacomo e Giovanni, però, sono diversi.**

**Giacomo:** «Ho cominciato con le moto: mi hanno insegnato Marco Lucchinelli, Fausto Ricci e Loris Capirossi. Ho iniziato a correre a 11 anni fino ai 14. Poi quando le ho distrutte tutte, ho cominciato con i kart: nel 2015 ho fatto un anno nel Wsk e nell'italiano, e appena compiuti i 15 anni ho debuttato in F4. Era molto competitivo: a Misano eravamo in 42. Mi sono divertito ma quest'anno ho deciso di passare al Tcr. Abbiamo trovato un accordo con il team West Coast per l'internazionale e sono molto contento: il mondo del turismo mi piace».

**Giovanni:** «Ho sempre ammirato mio padre per i suoi risultati: ha fatto pochi rally, però in quelli che ha fatto o ha vinto o si è ritirato. È una cosa alla Hamilton o alla Rosberg: essere forte con talento. Da piccolo mi sono detto: "devo farlo anche io!" Non ho mai corso in kart perché ero trop-



## FRATELLI SCATENATI

Sotto Giacomo Altoè, 16 anni, in azione a Spa con la Golf in Tcr International; nell'altra pagina Giovanni, 19enne, e a segno a Vallelunga nel tricolore Tcr

po basso e obeso, e non ci stavo dentro. Ma a 8 anni guidavo già la Kia Rio. A 15 sono approdato in F4. E sapete una cosa? Quell'anno ero convinto di correre nel F2 con l'Abarth. Arriva il weekend di gara della F4 e io sono tranquillo in autodromo quando mio padre mi chiede: "Dov'è il casco?" E io: "Per cosa?" E lui: "Ah sì, tu fai il campionato di F4". Mi sono buttato nella mischia e questo mi ha aiutato soprattutto nella bagarre, perché lottavo con piloti che avevano esperienza nel kart. Quell'anno vinse Stroll. Dopo una stagione di stop ho corso nella Mitjet e nella Nascar. E quest'anno nel Tcr».

**- Diverso, per i due fratelli, anche il pilota di riferimento.**

**Giacomo:** «Non ho un pilota preferito, ma guardo molto le gare di Gt e di Dtm e mi piacciono piloti come Rigon, Bruni e Morbidelli, sia come stile di guida sia per la correttezza in pista».

**Giovanni:** «Il mio pilota preferito è Hamilton e poi Comini, perché è un talento puro. Dei piloti di una volta invece mi piacciono



GIACOMO ALTOÈ

## LE VOCI DELLA FAMIGLIA

«HO INIZIATO A CORRERE IN MOTO. QUANDO LE HO DISTRUTTE TUTTE HO COMINCIATO CON I KART»

«VINCERE A ZANDVOORT DAVANTI A 200.000 PERSONE È STATO UNICO»

«IL MIO SOGNO È DIVENTARE PILOTA PROFESSIONISTA PER UNA CASA COSTRUTTRICE»



Schumi, che ha fatto la storia, e mio papà».

**- Che cosa significa il motorsport per voi?**

**Giacomo:** «La competizione è tutto per me. Per gli amici sono un po' fuori dal mondo, io invece mi sento più maturo di loro. E le emozioni sono uniche: il 4° posto all'Hungaroring mi è piaciuto molto ma a Zandvoort nel Tcr Benelux c'erano 150.000 spettatori sabato e 200.000 la domenica. Vincere due gare davanti a un pubblico del genere è stato incredibile».

**Giovanni:** «Il motorsport mi dà quell'adrenalina che non riesco a trovare in nien-

te altro. Vivo in attesa della gara successiva. È vita piatta se non c'è competizione».

**- Siete soddisfatti della vostra stagione fino a questo momento?**

**Giacomo:** «Abbastanza, considerando che sono al debutto. Punto a fare bene per avere più opportunità l'anno prossimo».

**Giovanni:** «Non mi aspettavo di essere così competitivo fin da subito. Alla prima gara sul bagnato mi sembrava di andare pianissimo, invece sono finito a podio».

**- Nel tempo libero cosa fate?**

**Giacomo:** «Quando non giro in pista mi al-

leno sempre in palestra o corro a piedi per dare il 100% alle gare».

**Giovanni:** «Mi alleno e coltivo la passione del canto: da 9 anni scrivo e interpreto canzoni, ho aperto anche uno studio discografico. E quando siamo a casa con mio fratello giochiamo a Fifa alla Playstation».

**- Obiettivi?**

**Giacomo:** «Mi piacerebbe riuscire a fare un podio. E comunque cercare di finire le gare, per prendere punti ma anche per esperienza, perché il livello del campionato è altissimo. Il mio sogno è diventare pilota professionista per una Casa costruttrice...».

**Giovanni:** «Punto a vincere il campionato. Adesso la distanza da Zucchi è di soli 12 punti. E poi l'anno prossimo potrebbe esserci una sorpresa: potrei correre nel Tcr insieme ad un pilota che oggi è un mio rivale. A ottobre scoprirete chi è, perché dovremmo fare una prima gara insieme. Il mio futuro però è in azienda con mio padre: qualcuno dovrà mandare avanti gli affari, e spero di farlo io!».

**PARLA GIULIANO ALTOÈ**

**- Il papà Giuliano è particolarmente felice delle scelte "racing" dei figli Giacomo e Giovanni.**

«I due sono diversi, uno più estroverso, l'altro meno: Giacomo è più concentrato sulle gare, Giovanni ama anche la musica. Ma a me fa piacere che seguano le corse perché li preparano alla vita».

**- Anche tu hai corso: cosa ti ha dato il motorsport?**

«Oltre a regalarmi emozioni, i rally mi hanno insegnato la puntualità e l'organizzazione. Non ho mai fatto velocità, ma credo sia lo stesso: devi programmarti e abituarti a fare in modo che tutto sia pronto per tempo. Come nella vita, se vuoi evitare sorprese».

**- Come vedi la stagione di Giacomo e Giovanni e qual è il tuo augurio?**

«Giacomo che sta migliorando di gara in gara ed è molto concentrato. Lotta con piloti non facili, che hanno esperienza. Gli auguro di fare bene questo campionato e l'anno prossimo di correre quello che stiamo preparando noi... (una nuova serie targata Altoè, in collaborazione con Lotti, su vetture Tcr, ndr). Giovanni ha un paio di antagonisti forti, ma a Vallelunga ha guidato veramente bene. Ha di buono che riesce ad andare subito in bagarre. L'obiettivo è che venga a lavorare con noi su tutte le attività dell'autodromo, ma spero che vada bene anche nelle gare».

**- Gli dai mai dei consigli?**

«Non vado mai ad assillarli, ma qualche suggerimento glielo do: di logica e di strategia, più che di tecnica. Loro come tutti i figli fanno finta di niente... ma credo che qualcosa ascoltino». ●



**GIOVANNI ALTOÈ**



**GIULIANO ALTOÈ**

**ALTOÈ**

«MIO PADRE O VINCEVA O SI RITIRAVA. ERA UN TALENTO ALLA HAMILTON O ALLA ROSBERG»

«IL MOTORSPORT MI DÀ QUELL'ADRENALINA CHE NON RIESCO A TROVARE IN NIENTE ALTRO. LE SETTIMANE CHE NON CORRO SONO SOLO ATTESA DELLA GARA SUCCESSIVA»

«IO SONO TRANQUILLO IN AUTODROMO QUANDO MIO PADRE MI CHIEDE: "DOV'È IL CASCO?" E IO: "PER COSA?" LUI: "AH SÌ, TU FAI IL CAMPIONATO DI F4"»

«OLTRE A REGALARMI EMOZIONI, I RALLY MI HANNO INSEGNATO LA PUNTUALITÀ E L'ORGANIZZAZIONE. NON HO MAI FATTO VELOCITÀ, MA CREDO SIA LO STESSO: DEVI PROGRAMMARTI E ABITUARTI A FARE IN MODO CHE TUTTO SIA PRONTO PER TEMPO. COME NELLA VITA, SE VUOI EVITARE SORPRESE»

# SIMONE ENTRA NELLA LEGGENDA DELLA CORSA TARENTINA ED EGUAGLIA IL RECORD DI VITTORIE DI RE MAURO NESTI. SI AVVERA UN SOGNO CHE SEMBRAVA IRREALIZZABILE

di Gianluca Marchese



FOTO COBBE, DALMONECH, MARCHESE, MORETTI, TRABALZA

Simone Faggioli



## UNIVERSITÀ DELLE SALITE COL NUOVO RETTORE

Da sempre ritenuta l'università delle salite, la Trento-Bondone con la sua lunga storia di tornanti, ha un nuovo magico rettore: Simone Faggioli che ha colto la vittoria numero nove eguagliando quelle raccolte da Mauro Nesti nella classica trentina. Il fiorentino ha messo alle sue spalle il padrone di casa Christian Merli

# Nona sinfonia di Faggioli



**AL TRAGUARDO**  
Assoluta: 1. Faggioli 2. Merli; 3. Degasperri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



**Christian Merli**

**BONDONE** - «Vincere la Trento Bondone è come vincere un campionato». È una frase non nuova di Simone Faggioli. Ma mai come quest'anno suona a nozze, perché il regolamento nuovo del Cem, che prevede l'ex-aequo, forse ci toglierà il sale e lo spettacolo 2016 (quando il campione in carica saltò per una gara sulla sua "vecchia" Fa30 per confermarci), ma la cima del Bondone non mente mai. Vince chi arriva 1°. Punto. E allora a Trento, luogo ideale per l'incontro fra Italiano ed Europeo Montagna, poche storie e giù gas. Anche se le storie, quelle da tramandare, c'entrano sempre. E ultimamente ancor di più proprio quando c'è di mezzo Faggioli. Che passa un'altra prova del 9 di fuoco. Dopo aver-

**VINCERE LA TRENTO-BONDONE È COME VINCERE UN CAMPIONATO: SONO EMOZIONATO E CONTENTISSIMO**

**SIMONE FAGGIOLI**

”

lo raggiunto nel numero di titoli europei, appunto 9, ora il fiorentino ha raggiunto la leggenda Mauro Nesti anche nel numero di bandierine issate sul Bondone. Nove anche in questo caso. Otto consecutive. Ancora una volta con un record straordinario sulla Norma M20 Fc Zytec che all'arrivo ha emozionato tutti appena comparso sul tabellone. Allora non importa

se Faggioli fa bonariamente sbottare anche la signora dell'albergo: «Una volta qui si scommetteva una cena con gli amici su chi avrebbe vinto, ma ormai vince sempre lui!».

Già e il 9 grazie a lui è pure il minuto diventato il nuovo muro nell'immaginario collettivo. Il pluricampione toscano con il 9'00"52 di domenica scorsa gli ha fatto il pelo. Al di là del possibile progetto Pikes Peak, sarà la prossima prova del 9: «Be', un pochino brucia questo mezzo secondo - dice al traguardo -, però sono emozionato e contentissimo, avevo un'auto perfetta e oggi non potevo sbagliare. Il team e la Pirelli, che qui ha portato una specifica nuova, hanno fatto un capolavoro. Nesti? Incredibile... nessuno avrebbe mai scommesso che qualcuno l'avrebbe eguagliato proprio qui». Fra gli obiettivi, al Team Faggioli è invece mancato il record dei Cn, dove Luca Ligato non è riuscito ad abbattere in questo caso il muro dei 10', che dopo il 10'01" settato in prova sull'Osella Pa21 Evo era davvero al-

la portata. L'under calabrese si è fermato in gara per un problema meccanico legato alla frizione. Un ritiro pesante che ha permesso al vincitore Achille Lombardi di sorpassarlo nella classifica tricolore dopo che a sua volta il potentino aveva dovuto risolvere in piena notte i guai al proprio propulsore. Il Bondone è così. Dagli altari alle polveri e viceversa in un giorno. Basta chiedere a Diego Degasperì, forse il trentino più felice di tutti alla fine. Alla 24esima partecipazione, ha colto il suo primo podio assoluto sulla Fa30 Zytec proprio del Team Faggioli: «Era qualche anno che ci provavo - commenta come un leone dal terzo gradino -, con l'auto e la squadra giusta ci sono riuscito, ci tenevo davvero tanto e fra l'altro con la Fa30 nella storia qui hanno fatto meglio soltanto Faggioli e Merli». Proprio Merli ha dovuto ancora una volta accontentarsi del secondo posto. Non del tutto inatteso visto il trend di Faggioli nella gara di casa del trentino e comunque con il nuovo record fra le monoposto (9'19") e soprattutto il pieno di punti europei: «Con la Fa30 Evo di quest'anno - spiega Christian - non ho ancora parametri ben definiti per il Bondone. Avrei potuto fare meglio, anche se non il 9 netto di Faggioli, se avessi potuto disputare anche la seconda salita di prove (saltata al sabato per alcune interruzioni occorse per il necessario ripristino delle condizioni di sicurezza, ndr). Ci riproveremo il prossimo anno».



## IL COSENTINO HA MARCATO VISITA MA...

### Civm Scola non perde la testa

Nel Cem Faggioli e Merli continuano a comandare appaiati la Categoria 2, mentre in Civm il trentino non è riuscito a scavalcare il leader Scola. Il cosentino, come Magliona, Cubeda e Fattorini (in attesa dell'effettivo completamento della sua nuova Fa30) hanno marcato visita al Bondone, ma fra due domeniche potranno approfittare della tappa di Fasano per tornare a macinare punti pesanti oltre che nelle sfide fra loro anche nei confronti dei due padroni dell'Europeo, che invece saranno impegnati in Polonia nella concomitante Limanowa. Resta immutato il fascino di Trento, con anche quest'anno quasi 250 iscritti e un grande lavoro della Scuderia Trentina, ma è sentito pure un certo "rispetto" per una gara così particolare e complessa. Certamente essere sesta tappa del Cem, ovvero la conclusiva del primo girone con conseguente possibilità di "scartarla", quest'anno ha fatto propendere verso l'assenza alcuni protagonisti continentali (fra l'altro in molti prevedevano meteo sfavorevole e invece le condizioni sono state ideali tutto il weekend...). Inattesa la non verifica di Wojacek, ad esempio, che è in piena lotta per il titolo in Categoria 1, mentre fra gli italiani i due Bormolini, Napione e anche Macario, il cui prosieguo di stagione è incerto.

## UNA BELLA STORIA DA CORSA

### Di padre in figlia

Al traguardo Annamaria Fuganti ha pianto in auto sfogando l'emozione del ricordo del papà che non c'è più. Una storia nella storia quasi secolare del Bondone. Pierluigi "Peter" Fuganti è stato 30 anni pilota e 20 responsabile del parco chiuso. A settembre è venuto a mancare e Annamaria ha voluto con forza l'omaggio di portare il suo nome sulla Mini Cooper fino all'arrivo e da Verzegnis, suo debutto assoluto, ha lavorato solo per questo: «Il progetto di quest'anno - ha detto commossa -, era esclusivamente mirato ad arrivare in Cima al Bondone per mio padre. Ammetto che mi sta piacendo correre in auto, ma non credo e non so se continuerò».





Lucio Peruggini



Manuel Dondi



# Trentini sempre più in alto

NELLA SALITA DI CASA I PILOTI LOCALI SI ESALTANO E LASCIANO SULL'ASFALTO ALCUNE IMPRESE DA RICORDARE. ECCO QUALI

**C**on i suoi due metri si è accomodato nella Hyundai i20 R5 apripista come co-pilota di Silvano Pintarelli, poi Simone Giannelli, palleggiatore della Trentino Volley e argento olimpico a Rio con la Nazionale, ha reso bene l'idea di ciò che abbia provato: «Una figata pazzesca! Per un attimo a un certo punto ho sentito un po' di nausea ma sono sempre stato tranquillo e mi sono divertito fino all'arrivo. Anzi, fosse durata di più...». Allora potresti un giorno provare a metterti al volante? «Francamente ci penserei su parecchio prima di guidare un'auto così lungo tutti questi tornanti, però devo dire che ho ammirato come Silvano sapesse bene quello che in completa tranquillità stava facendo, per questo ero del tutto disteso». Così era iniziata la 67ª Trento Bondone. Un'edizione di casa particolare per la famiglia Pintarelli, che ha festeggiato la prima vittoria di Silvia, la figlia di Silvano, in Rs Plus su Mini Cooper, emozionatissima al traguardo e che ha fatto piangere anche il papà: «Ho fatto un paio di lunghi - dice l'under trentina -, ma oggi tutto è fantastico». Mentre nell'assoluta e in classe E2Ss-2000 esulta Giancarlo Graziosi e in Gt Marco Cristoforetti tocca e si ritira sulla Porsche (e il leader tricolore Lucio Peruggini porta in trionfo la Ferrari), altro successo casalingo fra le Turismo è quello di Giorgio De Tisi sulla Fiesta Wrc in gruppo A, dove Rudy Bicciato approfitta del secondo posto per segnare punti tricolori fondamentali. I trentini dominano poi in gruppo N. L'acquisito Antonino Migliuolo, originario campano, fa sua la categoria nonostante le noie al differenziale precedendo Gabriella Pedroni, anche lei con problemi al differenziale e che in una battuta fotografa una condizione che, allargando il discorso, quest'anno a Trento tuona come un anatema: «L'eterna seconda sul Bondone». In effetti, oltre a Merli per l'ennesima volta sul gradino d'onore del podio, proprio il volley di Giannelli è giunto secondo in campionato, Coppa Italia e Coppa Cev e il basket si è arreso a Venezia dopo una serie tricolore di finale mozzafiato il mese scorso. Sarà mica l'annata? Il 17? ●



Silvia Pintarelli

STREPITOSO QUINTO POSTO PER IVAN PEZZOLLA

## Osellina scatenata!

L'obiettivo erano i 10 netti. Ivan Pezzolla ha compiuto la piccola, grande impresa di riuscirci con l'Osella Pa21 JrB, la prima vettura da 1000cc (un Bmw di derivazione motociclistica) capace di concludere in 10'00"33, fra l'altro in una classe che sul Bondone ha iniziato a prendere forma e prendendosi la top-5 assoluta. Il pilota del Team Puglia sta lavorando con la squadra per continuare ad affinare la biposto, che ha esordito nel 2016: «Il progetto è in continuo crescendo - spiega il campione italiano 2014 Rs Turbo - qui abbiamo optato per una modifica all'anteriore per acquistare ulteriore direzionalità. C'è ancora da lavorare, ma siamo competitivi».



Ivan Pezzolla

# Leclasseifiche

## VELOCITÀ

### DTM

Resoconto della gara a pag. 68  
Norisring (Ger), 1-2 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Spengler (Bmw M4) 61 giri in 53'15"532 alla media di 158,068 km/h; 2. Martin (Bmw M4) a 4"385; 3. Ekstroem (Audi RS5) a 4"476; 4. Wittmann (Bmw M4) a 10"812; 5. Glock (Bmw M4) a 12"151; 6. Blomqvist (Bmw M4) a 12"828; 7. Green (Audi RS5) a 18"573; 8. Mortara a 20"328; 9. Mueller (Audi RS5) a 21"355; 10. Paffett a 34"707; 11. Di Resta a 34"986; 12. Rast (Audi RS5) a 35"357; 13. Engel a 41"287; 14. Rockenfeller (Audi RS5) a 42"528; 15. Duval (Audi RS5) a 1 giro; 16. Farfus (Bmw M4) a 52 giri; 17. Auer a 60 giri; 18. Wickens a 61 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

**Giro più veloce:** Blomqvist in 48"345 alla media di 171,269 km/h

**Gara-2:** 1. Martin (Bmw M4) giri in 1h29'22"150 alla media di 101,914 km/h; 2. Auer a 2"903; 3. Mortara a 4"460; 4. Ekstroem (Audi RS5) a 4"462; 5. Wittmann (Bmw M4) a 4"487; 6. Di Resta a 5"708; 7. Farfus (Bmw M4) a 11"613; 8. Green (Audi RS5) a 12"064; 9. Blomqvist (Bmw M4) a 12"694; 10. Glock (Bmw M4) a 13"347; 11. Wickens a 15"163; 12. Spengler (Bmw M4) a 15"360; 13. Mueller (Audi RS5) a 17"560; 14. Engel a 23"377; 15. Duval (Audi RS5) a 1 giro (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

**Giro più veloce:** Spengler in 47"846 alla media di 173,055 km/h

**Classifica:** 1. Ekstroem 89 punti; 2. Auer 87; 3. Martin 78; 4. Green 75; 5. Rast 72.

## FIA F3

Resoconto della gara a pag. 70  
Norisring (Ger), 1-2 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Gunther 33 giri in 33'54"166 alla media di 154,678 km/h; 2. Piquet a 1"507; 3. Zhou a 2"134; 4. Eriksson (Vw) a 4"421; 5. Newey a 15"640; 6. Daruvala (Vw) a 15"717; 7. Mick Schumacher a 16"480; 8. Makino a 17"907; 9. Aron a 18"508; 10. Mazepin a 19"426; 11. Norris (Vw) a 20"832; 12. Beckmann (Vw) a 24"109; 13. Sato (Vw) a 27"342; 14. Andres (Vw) a 27"766; 15. Hughes a 7 giri; 16. Iott a 14 giri; 17. Mawson a 23 giri; 18. Habsburg (Vw) a 32 giri (gli altri su Mercedes).

**Giro più veloce:** Aron in 48"368 alla media di 171,188 km/h

**Gara-2:** 1. Norris (Vw) 42 giri in 34'15"834 alla media di 169,158 km/h; 2. Hughes a 1"134; 3. Gunther a 2"176; 4. Daruvala (Vw) a 3"378; 5. Aron a 4"167; 6. Piquet a 4"554; 7. Newey a 5"074; 8. Zhou a 5"624; 9. Iott a 6"504; 10. Eriksson (Vw) a 7"848; 11. Beckmann (Vw) a 12"503; 12. Schumacher a 12"554; 13. Mawson a 14"198; 14. Makino a 14"923; 15. Habsburg (Vw) a 18"351; 16. Sato (Vw) a 19"733; 17. Andres (Vw) a 22"577; 18. Mazepin a 1 giro.

**Giro più veloce:** Iott in 47"977 alla media di 172,583 km/h

**Gara-3:** 1. Daruvala (Vw) 39 giri in 34'29"733 alla media di 156,020 km/h; 2. Gunther a 0"458; 3. Norris (Vw) a 3"088; 4. Aron a 4"021; 5. Hughes a 4"548; 6. Beckmann (Vw) a 5"009; 7. Joel Eriksson (Vw) a 5"753; 8. Habsburg (Vw) a 6"843; 9. Iott

a 8"615; 10. Mazepin a 9"223; 11. Mawson a 10"158; 12. Zhou a 10"680; 13. Sato (Vw) a 19"348; 14. Soori (Vw) a 20"004; 15. Newey a 23"380.

**Giro più veloce:** Iott in 47"949 alla media di 172,683 km/h

**Campionato:** 1. Gunther 236 punti; 2. Eriksson 202; 3. Norris 198; 4. Iott 166; 5. Daruvala 106.

## GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 72  
Budapest (Ung), 1-2 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Biagi-Venturini 40 giri in 1.11'40"071 alla media di 146,711 km/h; 2. Pierburg-Arnold (Mercedes AMG) a 9"383; 3. Ramos-Mac (Ferrari 488) a 10"350; 4. Costa-Frommenwiler (Lexus RC F) a 11"289; 5. da Veiga-Monteiro (Bmw M6) a 19"318; 6. Bouveng-Rueda (Bmw M6) a 20"908; 7. Postiglione-Fontana a 33"808; 8. Plachutta-Jäger (Mercedes AMG) a 34"351; 9. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 47"846; 10. Balfe-Bell (McLaren 650 S) a 48"193; 11. Liuzzi-Hamaguchi a 48"719; 12. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 48"894; 13. Hahn-Hellmeister (Mercedes AMG) a 56"072; 14. Hrachowina-Konrad (Mercedes AMG) a 59"711; 15. Farnbacher-Siedler (Lexus RC F) a 1'06"191; 16. Basso-Balbani (Mercedes AMG) a 1'36"796; 17. Liberati-Ling a 1'43"156; 18. Coimbra-Silva (Mercedes AMG) a 1'44"289; 19. Rizzo-Moisev (Ferrari 488) a 1 giro; 20. Perazzini-Cioci (Ferrari 488) a 1 giro; 21. Still-Scheuschner a 1 giro; 22. Mastronardi-Songyang (Ferrari 488) a 2 giri; 23. Dunbar-Mowlem (Ferrari 488) a 2 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

**Giro più veloce:** Mastronardi-Songyang in 1'43"520 alla media di 152,354 km/h

**Gara-2:** 1. Bouveng-Rueda (Bmw M6) 34 giri in 1.00'55"418 alla media di 146,696 km/h; 2. Ramos-Mac (Ferrari 488) a 8"577; 3. Postiglione-Fontana a 15"053; 4. Farnbacher-Siedler (Lexus RC F) a 21"866; 5. Biagi-Venturini a 24"666; 6. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 27"083; 7. Plachutta-Jäger (Mercedes AMG) a 27"581; 8. Hahn-Hellmeister (Mercedes AMG) a 40"012; 9. Liberati-Ling a 43"081; 10. Perazzini-Cioci (Ferrari 488) a 43"548; 11. Liuzzi-Hamaguchi a 47"400; 12. Pierburg-Arnold (Mercedes AMG) a 53"661; 13. Balfe-Bell (McLaren 650 S) a 59"138; 14. Coimbra-Silva (Mercedes AMG) a 1'06"760; 15. Hrachowina-Konrad (Mercedes AMG) a 1'08"745; 16. Basso-Balbani (Mercedes AMG) a 1'24"665; 17. Still-Scheuschner a 1 giro; 18. Songyang-Mastronardi (Ferrari 488) a 1 giro; 19. Dunbar-Mowlem (Ferrari 488) a 1 giro; 20. Moisev-Rizzo (Ferrari 488) a 3 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

**Giro più veloce:** Ramos-Mac in 1'43"921 alla media di 151,766 km/h

## EUROFORMULA OPEN

Resoconto della gara a pag. 73  
Budapest (Ung), 1-2 luglio 2017

**Gara-1:** 1. Vivaacqua 17 giri in 28'09"872 alla media di 158,662 km/h; 2. Laaksonen a 0"680; 3. Troitskiy a 1"241; 4. Hyman a 2"596; 5. Fittje a 3"815; 6. Reddy a 8"188; 7. Floresco a 12"194; 8. De Francesco a 12"598; 9. Scott a 12"042; 10. Cardoso a 13"545; 11. Martinez a 14"470; 12. Hahn a 16"392; 13. Karkosik a 16"854; 14. Laurini a 25"526; 15. Pronenko a

1'26"666.

**Giro più veloce:** Troitskiy in 1'38"651 alla media di 159,873 km/h

**Gara-2:** 1. Scott 19 giri in 33'06"732 alla media di 150,831 km/h; 2. Troitskiy a 1"139; 3. Hyman a 9"839; 4. Laaksonen a 11"761; 5. Karkosik a 14"336; 6. Vaidyanatha a 15"097; 7. Vivacqua a 18"509; 8. Hahn a 19"144; 9. Iorio a 20"376; 10. Reddy a 21"476; 11. Martinez a 22"847; 12. Laurini a 46"223; 13. Pronenko a 46"689; 14. Cardoso a 46"760.

**Giro più veloce:** Troitskiy in 1'37"525 alla media di 161,719 km/h

## RALLY

### WRC

#### Rally di Polonia

Resoconto della gara a pag. 46  
Mikolajki (Pol),  
29 giugno-2 luglio 2017

**Assoluta:** 1. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) in 2.40'46"1; 2. Paddon-Marshall (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'23"9; 3. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 2'20"8; 4. Sordo-Marti (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2'47"4; 5. Lefebvre-Moreau (Citroën C3 WRC) a 3'11"8; 6. Suninen-Markkula (Ford Fiesta WRC) a 3'16"8; 7. Østberg-Fløene (Ford Fiesta WRC) a 3'39"6; 8. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 4'39"1; 9. Mikkelsen-Jøger (Citroën C3 WRC) a 4'43"5; 10. Hänninen-Lindström (Toyota Yaris WRC) a 4'53"7; 11. Breen-Martin (Citroën C3 WRC) a 1'15"6; 12. Veiby-Skjærmoen (Škoda Fabia R5) a 12'53"2; 13. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 13'26"1; 14. Camilli-Veillas (Ford Fiesta R5) a 16'48"2; 15. Gilbert-Jamou (Škoda Fabia R5) a 17'13"5; 16. Gorban-Larens (Mini John Cooper Works WRC) a 17'28"4; 17. Guerra jr.-Cue (Škoda Fabia R5) a 19'58"1; 18. Bonato-Boulloud (Citroën DS3 R5) a 20'16"1; 19. Chuchala-Rozwadowski (Ford Fiesta R5) a 21'10"1; 20. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 28'01"0; 21. Loubet-Landais (Ford Fiesta R5) a 31'10"5; 22. Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 34'52"2; 23. Andolfi-Fenoli (Hyundai i20 R5) a 35'12"1; 24. Solans-Ibáñez Sotos (Ford Fiesta R2T) a 37'00"9; 25. Rådström-Johansson (Ford Fiesta R2T) a 37'16"3; 26. Brzezicki-Hundla (Citroën DS3 R3T Max) a 39'11"7; 27. Ciamin-de la Haye (Ford Fiesta R2T) a 39'42"7; 28. Folb-Guieu (Ford Fiesta R2T) a 40'53"3; 29. Tannert-Heigl (Ford Fiesta R2T) a 43'18"7; 30. Serderidis-Vanneste (Citroën DS3 WRC) a 45'34"4; 31. Van Way-Roberts (Ford Fiesta R2T) a 47'38"8; 32. Heller-Olmos (Ford Fiesta R5) a 49'03"9; 33. Name jr.-Zapata (Citroën DS3 R3T Max) a 59'25"9; 34. Careaga-Sanjuan (Ford Fiesta R2T) a 1.00'11"6; 35. Lindholm-Tuominen (Ford Fiesta R2T) a 1.05'44"3; 36. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R5) a 1.11'47"6; 37. Pieniajek-Mazur (Peugeot 208 T16) a 1.19'48"7; 38. Astier-Vaoclere (Peugeot 208 R2) a 1.24'35"3; 39. Pieniajek-Mazur (Peugeot 208 T16) a 1.19'48"7; 38. Astier-Vaoclere (Peugeot 208 R2) a 1.24'35"3; 39. Pipiras-Palukenas (Ford Fiesta R2) a 1.26'45"0; 40. Foulon-Delarche (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.30'48"3.

**Tappe**  
**1. giornata:** 1. Neuville in 56'21"2; 2. Tanak a 1"3; 3. Latvala a 6"6; 4. Ogier a 3"5; 5. Paddon a 39"6.  
**2. giornata:** 1. Neuville in 2.10'26"3; 2. Tanak a 3"1; 3. Pad-

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

### 8-9 luglio

#### GP AUSTRIA

Mondiale F1 a Spielberg

www.autosprint.it

#### FORMULA 2

5° round a Spielberg

www.fiaformula2.com

#### GP3 SERIES

2° round a Spielberg

www.gp3series.com

#### INDYCAR

10° round a Newton

www.indycar.com

#### SUPER FORMULA

3° round al Fuji

www.superformula.net

#### TCR SERIES

7° round a Oschersleben

www.tcr-series.com

#### V8 SUPERCARS

13° round a Townsville

www.supercars.com

## RALLY

### 7-9 luglio

#### RALLY DEL CASENTINO

IRCup a Bibbiena

www.scuderiaetruria.net

#### RALLY DELLA CARNIA

Coppa Italia ad Ampezzo

www.rallydellacarnia.it

#### RALLY 111 MINUTI

Nazionale a Novara

www.psarally.com

#### RALLY 4 REGIONI

Storico a Salice Terme

www.rally4regioni.it

don a 25"5; 4. Ogier a 1'32"0; 5. Sordo a 1'43"8.

#### LE PROVE SPECIALI

**PS1 Mikolajki Arena (2,50 km):** 1. Evans in 1'44"4; 2. Neuville a 0"8; 3. Ogier a 0"9; 4. Latvala a 1"3; 5. Tanak a 1"4.

**PS2 Chmielewo (6,52):** 1. Neuville in 3'22"9; 2. Latvala a 0"2; 3. Ogier a 1"4; 4. Tanak a 1"6; 5. Lappi a 4"8.

**PS3 Wieliczki (15,96):** 1. Latvala a 17'28"4; 17. Guerra jr.-Cue (Škoda Fabia R5) a 19'58"1; 18. Bonato-Boulloud (Citroën DS3 R5) a 20'16"1; 19. Chuchala-Rozwadowski (Ford Fiesta R5) a 21'10"1; 20. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 28'01"0; 21. Loubet-Landais (Ford Fiesta R5) a 31'10"5; 22. Greensmith-Parry (Ford Fiesta R5) a 34'52"2; 23. Andolfi-Fenoli (Hyundai i20 R5) a 35'12"1; 24. Solans-Ibáñez Sotos (Ford Fiesta R2T) a 37'00"9; 25. Rådström-Johansson (Ford Fiesta R2T) a 37'16"3; 26. Brzezicki-Hundla (Citroën DS3 R3T Max) a 39'11"7; 27. Ciamin-de la Haye (Ford Fiesta R2T) a 39'42"7; 28. Folb-Guieu (Ford Fiesta R2T) a 40'53"3; 29. Tannert-Heigl (Ford Fiesta R2T) a 43'18"7; 30. Serderidis-Vanneste (Citroën DS3 WRC) a 45'34"4; 31. Van Way-Roberts (Ford Fiesta R2T) a 47'38"8; 32. Heller-Olmos (Ford Fiesta R5) a 49'03"9; 33. Name jr.-Zapata (Citroën DS3 R3T Max) a 59'25"9; 34. Careaga-Sanjuan (Ford Fiesta R2T) a 1.00'11"6; 35. Lindholm-Tuominen (Ford Fiesta R2T) a 1.05'44"3; 36. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R5) a 1.11'47"6; 37. Pieniajek-Mazur (Peugeot 208 T16) a 1.19'48"7; 38. Astier-Vaoclere (Peugeot 208 R2) a 1.24'35"3; 39. Pipiras-Palukenas (Ford Fiesta R2) a 1.26'45"0; 40. Foulon-Delarche (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.30'48"3.

**PS4 Swietajno (19,60):** 1. Latvala in 9'47"3; 2. Tanak a 1"3; 3. Ogier a 3"0; 4. Neuville a 4"0; 5. Sordo a 12"6; 6. Paddon a 14"0; 7. Hanninen a 16"5; 8. Evans a 20"3; 9. Lefebvre a 21"4; 10. Ostberg a 24"0.

**PS5 Stare Juchy (13,50):** 1. Neuville in 6'54"8; 2. Latvala a 1"9; 3. Tanak a 3"2; 4. Ogier a 4"1; 5. Paddon a 7"8.

**PS6 Chmielewo 2:** cancellata.

**PS7 Wieliczki 2:** 1. Suninen in 7'47"9; 2. Paddon a 0"7; 3. Tanak a 1"2; 4. Mikkelsen a 2"3; 5. Latvala a 3"9.

**PS8 Swietajno 2:** 1. Neuville in 10'03"3; 2. Sordo a 1"2; 3. Suninen a 3"4; 4. Tanak, Paddon a 3"9.

**PS9 Stare Juchy 2:** 1. Neuville in 7'07"4; 2. Paddon a 1"5; 3. Tanak a 3"2; 4. Sordo a 4"4; 5. Latvala, Suninen a 6"1.

**PS10 Mikolajki Arena 2:** 1. Evans in 1'44"4; 2. Tanak a 0"5; 3. Neuville a 0"7; 4. Mikkelsen a 1"1; 5. Sordo a 1"4.

**PS11 Baranowo (15,55):** 1. Latvala in 8'02"2; 2. Neuville a 0"8; 3. Tanak a 2"1; 4. Paddon a 2"5; 5. Ogier a 5"9.

**PS12 Pozezdrze (21,24):** 1. Tanak in 10'39"8; 2. Paddon a 3"0; 3. Latvala a 4"0; 4. Neuville a 6"1; 5. Sordo a 10"9.

**PS13 Goldap (14,75):** 1. Paddon in 7'24"1; 2. Neuville a 1"4; 3. Tanak a 1"8; 4. Lefebvre a 1"9; 5. Mikkelsen a 2"6.

**PS14 Kruklanki (19,58):** 1. Neuville in 10'08"5; 2. Latvala a 3"2; 3. Tanak a 4"4; 4. Paddon a 6"0; 5. Lefebvre a 12"9.

**PS15 Baranowo 2:** 1. Neuville in 7'47"9; 2. Tanak a 1"7; 3. Latvala a 3"8; 4. Paddon a 5"0; 5. Ogier a 6"0.

**PS16 Pozezdrze 2:** 1. Paddon in

10'23"4; 2. Ogier a 2"7; 3. Sordo a 4"8; 4. Tanak a 5"5; 5. Mikkelsen a 9"5.

**PS17 Goldap 2:** 1. Paddon in 7'20"8; 2. Neuville a 0"5; 3. Lefebvre a 3"2; 4. Evans a 4"6; 5. Ostberg a 5"0.

**PS18 Kruklanki 2:** 1. Neuville in 10'02"1; 2. Paddon a 0"5; 3. Lefebvre a 2"7; 4. Ogier a 3"4; 5. Mikkelsen a 3"5.

**PS19 Mikolajki Arena 3:** 1. Evans in 7'33"0; 2. Neuville a 0"2; 3. Mikkelsen a 0"4; 4. Ogier, Ostberg a 0"6.

**PS20 Orzysz (11,15):** 1. Tanak in 6'10"3; 2. Neuville a 4"9; 3. Latvala a 13"3; 4. Suninen a 15"6; 5. Ogier a 17"2.

**PS21 Paprotki (18,68):** 1. Neuville in 8'58"1; 2. Latvala a 8"8; 3. Lefebvre a 18"7; 4. Breen a 21"7; 5. Paddon a 22"8.

**PS22 Orzysz 2:** 1. Neuville in 6'02"6; 2. Latvala a 0"5; 3. Mikkelsen a 2"2; 4. Sordo a 5"1; 5. Ostberg a 5"6.

**PS23 Paprotki (Power Stage):** 1. Latvala in 8'57"5; 2. Ogier a 4"9; 3. Mikkelsen a 5"3; 4. Lefebvre a 6"3; 5. Neuville a 6"4.

## SALITA

### CIVM

#### 67° Trento-Bondone

Resoconto della gara a pag. 76  
Trento, 2 luglio 2017

**Assoluta:** 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) in 9'00"52; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech) a 19"12; 3. Degasperis (Osella Fa30 Evo Zytec) a 42"61; 4. Liber (Gloria C8P Evo Suzuki) a 54"56; 5. Ogier a 5"9. 6. Pezzolla (Osella Pa21 JrB Bmw) a 59"81; 7. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 1'09"09; 8. Graziosi (Tatuu F.Master) a 1'24"84; 9. Vondrak (Tatuu F.Master) a 1'25"69; 9. Tinaburri (Formula Gloria Light) a 1'31"86; 10. Ostuni (Osella Pa21 JrB) a 1'33"59.

**Classifica dei gruppi RS:** 1. Liuzzi (Mini Cooper) in 11'45"47; 2. Scappa (Mini Cooper) a 2"38; 3. Cappello (honda Civic) a 45"14.  
**RS+:** 1. Pintarelli (Mini Cooper) in 12'03"96; 2. Kraner (Renault Clio) a 7"07; 3. Somaschini (Mini Cooper) a 8"41. **Gx N1:** 1. Migliuolo (Mitsubishi Lancer Evo) in

12 ORE

IMOLA

# Prima edizione all'Audi R8

IMOLA - L'Audi R8 Lms del Car Collection Motorsport ha inaugurato la 12 Ore di Imola, secondo appuntamento tricolore della 24H Series. Un dominio totale quello del team tedesco, con Max Edelhoff, Horst Felbermayr Jr, Toni Forné e Dimitri Parhofer. Per la prima volta quest'anno ad imporsi in una gara del campionato Creventic è stato un equipaggio Am. Solo 37 secondi, dopo 367 giri, il distacco della Ferrari 488 Gt3 di Josef Král e Jiri Pisarik, non esenti da un contatto iniziale con la Renault Rs01 di Grogor-Fatien-Pastorelli. Un incidente dopo la prima delle quattro ore che hanno completato la prima frazione di gara ha compromesso definitivamente il risultato dell'altra vettura della stella a tre punte della Hofor Racing, quella su cui si sono alternati Roland Egimann, Christian Frankenhout, Kenneth Heyer, Chantal e Michael Kroll. Quarta la prima Porsche, quella di Drmic-Eisemann-Lukas. Va evidenziata la quasi totale assenza di italiani. Chi avrebbe potuto aspirare ad un risultato di rilievo era Roberto Pampanini, che assieme a Christopher Lenz e Milos Pavlovic divideva la Lamborghini Huracán Gt3 del Grasser Racing Team, penalizzata da un incidente avuto all'inizio della seconda frazione.

**Dario Lucchese**

## ENDURANCE

Imola (Bo), 1 luglio 2017

**Assoluta:** 1. Parhofer-Edelhoff-Felbermayr Jr-Forné (Audi R8 Lms) 367 giri in 8.01'26"970 alla media di 224,522 km/h; 2. Pisarik-Král (Ferrari 488 Gt3) a 37"243; 3. Onslow-Cole-Leonard Vos (Mercedes-Amg Gt3) a 56"666; 4. Drmic-Eisemann-Lukas (Porsche 991 Gt3 R) a 1 giro; 5. Lafargue-Lafargue-Enjalbert (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 6. Allemann-Bohn-Renauer-Renauer (Porsche 991 Gt3 R) a 3 giri; 7. Kirchhoff-Edelhoff-Grimm-Vogler (Audi R8 Lms) a 7 giri; 8. Putman-Espenlaub-Foster (Porsche 991 Cup) a 14 giri; 9. Polette-Lelievre-Ancel (Porsche 991 Cup) a 20 giri; 10. van der Straten-de Latredu-Bosqueau-Close (Marc Focus V8) a 22 giri; 11. Fretin-Fretin-Mitieux (Porsche 991 Cup) a 22 giri; 12. Matic-Schlegel-Gasser-Miljevic (Porsche 991 Cup) a 26 giri; 13. Abramczyk-Vozniak-Adler (Porsche 991 Cup) a 29 giri; 14. Demorge-Demorge-Blasco (Porsche 991 Cup) a 29 giri; 15. Kroll-Kroll-Eggimann-Heyer-Frankenhout (Mercedes-Amg Gt3) a 31 giri; 16. Lanting-Herber (Bmw E90 M3) a 36 giri; 17. Barwick-O'Brien-Martini (Ginetta G55

Gt4) a 37 giri; 18. Osborne-May (Porsche 991 Cup) a 42 giri; 19. Zumstein-Zumstein-Zumstein (Mercedes-Amg Gt3) a 43 giri; 20. Soloviev-Shaydullin-Mukovoz-Sidoruk (Porsche 991 Cup) a 44 giri; 21. Schilliger-Suter-Kresnik (Seat Leon Tcr) a 44 giri; 22. Butcher-Paul-Owen (Porsche Cayman Gt4) a 47 giri; 23. Derue-Boyer-Covarel (Peugeot 308 Racing Cup) a 57 giri; 24. Coigny-Alexander-Feller (Mercedes-Amg Gt3) a 68 giri; 25. Sedgwick-Cook-Cook-Hatfield (Renault Clio Cup IV) a 68 giri; 26. Byford-Woodman-Pettitt (Seat Leon Cup Racer) a 69 giri; 27. Paque-Pickering-Bastien (Porsche 991 Cup) a 78 giri; 28. Lammers-van der Merwe-Mills-Vos (Ginetta G55 Gt4) a 90 giri; 29. Roman-Blaise-Holmgard (Peugeot 308 Racing Cup) a 92 giri; 30. Pampanini-Lenz-Pavlovic (Lamborghini Huracán Gt3) a 95 giri; 31. Patien-Grogor-Pastorelli (Renault Rs 01) a 129 giri; 32. Schjerpen-Deverikos-Schlottter-Haber (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 140 giri; 33. Holstein-Coupal-Kaye (Audi Rs3 Lms Tcr) a 150 giri; 34. Nicolae-Broggi-Nicolae (Toyota Gt86) a 181 giri.

**Giro più veloce:** il 209° di Lukas in 1'44"257 alla media di 169,508 km/h.

11'21"50; 2. Pedroni (Mitsubishi Lancer Evo) a 12"09; 3. Vavrinec (Mitsubishi Lancer Evo) a 15"93. **Gr. A:** 1. De Tisi (Ford Fiesta Wrc) in 10'51"27; 2. Bicciato (Mitsubishi Lancer Evo) a 9"35; 3. Naldini (Mitsubishi Lancer Evo) a 45"42. **GT:** 1. Peruggini (Ferrari 458 Gt3) in 10'42"69; 2. Ghezzi (Porsche 997 Gt3 R) a 3"05; 3. Gaetani (Ferrari 458 Challenge) a 11"91. **E1:** 1. Pisano (VW Golf) in 11'20"39; 2. Di Giuseppe (Alfa

Romeo 155 Gta) a 4"95; 3. Hafner (Alfa 147 Cup) a 11"71. **E2Sb:** 1. Dondi (Fiat X1/9) in 10'37"67; 2. Michl (Lotus Elise) a 2"83; 3. Vitver (Audi Tt-R Dtm) a 1'06"21. **CM:** 1. Lombardi in 10'09"61; 2. Crespi (Osella Pa21 Evo Honda) a 27"04; 3. Capucci (Osella Pa21 Honda) a 27"44. **E2Sc:** 1. Faggioli in 9'00"52; 2. Pezzolla a 59"81; 3. Ostuni a 1'33"59. **E2Ss:** 1. Merli in 9'19"64; 2. Degasperi a 23"49; 3. Liber a 35"44.

# L'OUTLET DI

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

# AUTO SPRI NT

## ACCESSORI



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

## OFFICINA



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

## RIVISTE

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

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

## ALTRE

**IVECO IRIS** Motorhome. 6 posti letto. 2 bagni. Cucina. TV satellitare. Antifurto. Aria condizionata. Generatore 7,5kW. Richiesta: euro 45.000 trattabili. Telefonare al 333-7181507.

## SPORT

### SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



## SNP AWARDS: MAURIZIO RIZZO È IL PILOTA PIÙ VITTORIOSO

Maurizio Rizzo, è stato il pilota che, nella 15ª edizione della Selezione Nazionale Piloti, ha raccolto più successi di tutti. Ben 7 vittorie assolute per lui, due in più di Nicola Venuto, che segue con 5. Al terzo posto di questa speciale classifica, troviamo poi, appaiati a 4 successi ciascuno, il Campione in carica, Tomas Calvagni, ed il pugliese Vito Pignalosa. Con questi 7 centri in Sn1, Rizzo, rafforza ancora di più, il suo record di successi: difatti, con ben 86 vittorie assolute, è il pilota più "decorato" di tutta la storia della Selezione. Per quel che concerne la classifica della Sn2, il pilota più vittorioso della 15ª edizione, è stato Giuseppe Testai, vincitore di 3 prove su cinque disputate. Per info: [selezione nazionale@alice.it](mailto:selezione nazionale@alice.it)

# AUTO SPRI NT

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 Celia 27 - 00181 Roma  
 e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)  
 Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53  
 Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatweb.it](http://www.abbonatweb.it)  
 Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.  
 Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.  
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero BIC: BPIITRXXX).  
 Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.  
**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.  
**Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)  
**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

**SPORT NETWORK** Italia ed estero:  
 Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)  
 Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 - Roma  
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450  
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

**Banche Dati di uso redazionale**  
 In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.  
 Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Andrea Cordovani.  
 Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
 Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.  
 Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO  
 ALLA FIEG FEDERAZIONE  
 ITALIANA EDITORI GIORNALI

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





I fatti di Baku e il confronto a muso duro tra Hamilton e Vettel scatenano le opinioni dei race fan...

SUTTON-IMAGES.COM

I FATTI IN PISTA TRA VETTEL E HAMILTON MOBILITANO I LETTORI

## Tutti in piedi dopo Baku

**L**e vostre critiche a Hamilton sono del tutto insensate. È un vero campione che non lascia mai nulla agli avversari. Il tifo per la Ferrari purtroppo a volte annebbia la vista.

**Paolo Rocca**

Io sono ferrarista da una vita, pertanto penso che Vettel abbia ragione, in quanto Hamilton deve decidere il passo, ma andare a 40 Km/h e non accelerare mi sembra eccessivo. Come mai Hamilton chiede sempre dov'è Bottas? Questo dimostra che teme la Ferrari, nonostante voglia la battaglia con Vettel; deve affrontarla da solo, non cercare Bottas se non lo vede dagli specchietti; oppure farlo rallentare dal team per essere favorito. Questo sarebbe un campione del mondo? (...) se Bottas non protegge Hamilton è in giro per cercare di fare dei danni a Kimi...

**Luciano Talami  
Casalgrande (Re)**

Carta canta, il grande campione Hamilton ha vinto tanto, ma non ha mai avuto tra le mani macchine pessime, come è invece capitato a tutti i grandi campioni. Ma vorrei anche soffermarmi sul concetto di "fallo di reazione": da sempre non capisco perché queste reazioni

devono essere così demonizzate! Il fallo di reazione è la conseguenza di un altro atto molto più scorretto, sempre subdolo e che, quasi sempre, rende la vittima assolutamente rabbiosa proprio perché sa che il vero colpevole, quasi certamente, la farà franca (...). Hamilton è subdolo, sempre oltre il limite perché a lui ne hanno perdonate di tutte e di più, contrariamente a li altri piloti... e quindi lui lo sa che la farà franca. Con questo non voglio giustificare Vettel, ma sfido chiunque a non reagire in quel modo dopo aver subito comportamenti sgradevoli e pericolosi come quelli che il britannico assume sempre quando è primo dietro alla safety car. La richiesta di Lewis, in mondovisione, di fare in modo che Bottas potesse rallentare Vettel è la conferma di quanto sia "piccolo" l'inglese/caraibico! (...)

**Alberto Maffioli**

Forse fa più paura Toto Wolff quando tira pugni sul tavolo che non le parole pacate di Arrivabene. Io un pilota come Seb non lo vorrei proprio perdere visto cosa sta dimostrando quando ha sotto mano una macchina competitiva e che non sia tutelato come dovrebbe non vorrei che tutto questo lo stufasse. Bastava guardarlo quando parlava

con il team principal per capire cosa gli chiedeva... Peccato che non ci sia più il Drake.

**paolobigi\_1954@libero.it**

Ma si sono accorti i geni Ferrari che hanno tenuto Vettel fermo 12 secondi e mezzo anziché 10? E nessuno dei commentatori in tv se ne accorge e lo dice! Il tedesco poteva arrivare secondo al posto di Bottas... che tra l'altro andava penalizzato (così come Hamilton). Ma si sa... la Mercedes non si tocca.

**Luca Z.**

Tralasciando la sportellata gratuita di Bottas che rovina la gara di Raikkonen perché ormai sta diventando un leit motiv di questa F1 2017, sono rimasto deluso dal comportamento dei due caposquadra di Mercedes e Ferrari. Il maldestro tentativo di Hamilton di bloccare Seb al solo scopo di danneggiarlo non ha fatto altro che provocare un ancor più maldestro tentativo di far vedere "chi è che comanda" da parte del ferrarista che è stato indifendibile ed ingiustificabile. Poi possiamo stare qui a discutere sulle penalizzazioni date e non date, sulla loro severità o meno, ma, cari Seb e Lewis, avete dimostrato che forse quelli che io ritenevo essere due grandi uomini altro non sono ancora che due bambini viziosi e poco cresciuti.

**Michael Milani  
Monghidoro (Bo)**

Mi pare chiaro che la Mercedes possa prendere penalità solo quando ci sono scorrettezze reciproche fra i propri piloti altrimenti ha una chiara immunità parlamentare. Perché Bottas non è stato penalizzato? La colpa in partenza era sua a detta di tutti (Lauda compreso)... però nulla. E poi... (...). Giuro che se Hamilton arriva in Ferrari smetto di guardare la F1.

**Luca, Vicenza**

*I fatti controversi di Baku un merito immenso, magari uno solo, l'hanno avuto: hanno ridato fuoco alla passione, al tifo e all'interesse per la F1, con tutto ciò che di buono e meno buono questo comporta. Proponiamo a mo' di campione queste lettere, emblematiche dei vari punti di vista di voi lettori, che avete scritto in massa. Quanto alla nostra posizione, la conoscete e la trovate all'inizio di questo numero.*

# AUTO SPRINT

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

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

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

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

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

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

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

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

Foto F1: **Ercolo Colombo,**  
**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images, Bettiol,**  
**Getty Images, Fuggiano**

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

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

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

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **CLARIDE** **SPORT STYLE**



*Mobile Open  
e cambi gratis  
quando vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

SCEGLI L'OFFERTA  
CHE FA PER TE

**OPEN  
6 GB**

600 MIN  
300 SMS

**OPEN  
7 GB**

200 MIN

**9** €

OGNI 4 SETT.  
PER SEMPRE

tiscali.it

☎ 130 TISCALI STORE

**T** TISCALI

# SHOEI, NON CASCHI MA DISPOSITIVI DI SICUREZZA

68

ORE PER REALIZZARE  
UN SINGOLO DDS

80

I PEZZI  
MEDI PER  
ASSEMBLARE  
UN MODELLO

8

MATERIALI  
INTRECCIATI  
PER REALIZZARE  
LA CALOTTA  
ESTERNA

99,7%

SODDISFAZIONE  
DEI CLIENTI

4.000

CALOTTE DISTRUTTE  
A CAMPIONE ALL'ANNO  
PER I CRASH TEST



81%

DEI PROCESSI  
PRODUTTIVI  
REALIZZATI  
A MANO

21

CONTROLLI  
DI QUALITÀ  
DURANTE LA  
PRODUZIONE

2,5

GLI ANNI  
DI RICERCA E  
SVILUPPO PER  
OGNI NUOVO  
MODELLO

5

GLI ANNI  
DI GARANZIA

480.000

DDS PRODOTTI ALL'ANNO

Modello GT-AIR Pendulum TC-6

infographic.it

SICUREZZA SENZA COMPROMESSI



J-O



J-CRUISE



HORNET ADV



VFX-W



NEOTEC



NXR



X-SPIRIT III



RYD

NEW

DDS

DISPOSITIVI DI SICUREZZA



CiMETTOlaTESTA.it



[YouTube](#) [Facebook](#) [Twitter](#) [Pinterest](#) [Instagram](#) @Shoeitalia | #CiMettoLaTesta | shoei.it |

SHOEI®

POSTER  
STORY

AUTO  
SPRINT

# F1

# MAGIC MOMENT

## GP ZELTWEG AUSTRIA

DI MARIO DONNINI



HAMILTON DAVANTI  
A TUTTI AL VIA  
DELLA SCORSA  
EDIZIONE DEL GP  
D'AUSTRIA, CHE  
L'HA POI VISTO  
VINCITORE



JACQUES VILLENEUVE SU WILLAIMS-RENAULT FINISCE DAVANTI A TUTTI NELL'EDIZIONE 1997

A partire da quel 1997 che rischiò di vedere il podio inaspettato del giovanissimo Jarno Trulli con la Prost, prima che il motore Mugen si mettesse inopinatamente a sprigionare fiammate di resa, dando via libera alla vittoria di Jacques Villeneuve. E per proseguire col bel trionfo di Irvine nel 1999, edizione del harakiri McLaren tra Coulthard e Hakkinen, per andare al biennio 2002-2003, contrassegnato nel male e nel bene da Schumi. Male si fa per dire, eh. Il fatto è che la gestione del muretto Ferrari dell'edizione 2002, per quanto diretta a favorire il capitano Mugen, non fu che un'operazione di facciata, facendo cadere in extremis a suo vantaggio la prima posizione dal gregario Barrichello, non è che fu il massimo dell'eleganza sportiva. Ma pure qualche giustificazione ragionevole l'aveva, perché il cammino certo e frettoloso verso l'iride è un po' come il maiale: non si butta via niente. Nel 2003, quindi l'anno successivo, il grande Michael dimostra palle e sangue freddo non solo mentre sfreccia tra i saliscendi della Stiria, ma addirittura da fermo. In particolare, durante le convulse fasi del pit-stop in cui un bocchettone capriccioso dà il via a un principio d'incendio che visto dai vetri della sala stampa

apparirebbe piuttosto ansioso, ma che lui assorbe con un'eroica alzata di sopracciglio. Prima di ridare gas, tornare in pista e andare a vincere la gara. Come solo i grandissimi sanno fare. Poi, certo, c'è il triennio più recente, quello dell'era turboibrida. Stradominato dalla Mercedes, con tanto di toccatina adrenalinica lo scorso anno tra Rosberg e Hamilton, ai ferri corti sia alla Remus che alla Schlossgold, con Lewis che prevale, andando a vincere.

L'Austria inoltre reclama riscatto per la Ferrari, che proprio la scorsa stagione sul Red Bull Ring al ventisettesimo giro vede esplodere la gomma posteriore sinistra sulla vettura di Vettel, mentre percorre il rettilineo principale.

Monoposto danneggiata contro le barriere e pilota incolume, con tanto di safety-car in pista. Polemiche, delusione e orgoglio ferito, per un weekend sfortunato e non del tutto esorcizzato dal terzo posto finale di Raikkonen.

Ora tutto è cambiato in meglio. E l'Austria per la Rossa rappresenta una nuova, bella e entusiasmante occasione per scrivere una stupenda e vivificante pagina di storia.

## GIANNI MORBIDELLI FINÌ IN TOP TEN NEL 1997

# IN AUSTRIA C'E' GUSTO!

Nel 1997, l'anno della prima volta dell'A1-Ring tornato in F.1 accorciato, riveduto e corretto dopo i fasti dell'Osterreichring, al via c'era anche Gianni Morbidelli, classe 1968, quindi al tempo 29enne, al volante della Sauber motorizzata Ferrari col rebadge Petronas, al fianco di Johnny Herbert. Il bravo pilota pesarese fu protagonista di una prestazione molto dignitosa, giungendo buon nono alla fine, quando ancora i punti non premiavano i primi dieci.

«Sì, è vero, adesso un nono posto con una Sauber fareb-

be notizia, mentre al tempo niente del genere. Anche perché i punti andavano ai primi sei e c'erano quattro o cinque top team che di fatto rendevano quasi impossibile l'impresa di artigliare le posizioni davvero nobili. Ora le belle figure sono più accessibili, come dimostra l'ottimo momento vissuto da Force India, in questo biennio, segnalatasi come quarta forza del mondiale. Comunque, andando a parlare della pista di Zeltweg, i miei ricordi sono positivi. Si tratta di un impianto molto divertente sia per il pilota, come guida pura, che per lo spettatore. Poi i

tifosi italiani hanno anche il vantaggio della vicinanza dal confine, a rendere il tutto ben accessibile. È il classico anfiteatro naturale, che consente di vedere molto più di una curva, permettendo un'esperienza da spettatore piacevole e quasi globale, a differenza di altri luoghi in cui devi accontentarti di assistere a una frenata e basta».

Come definiresti dal punto di vista tecnico il Red Bull Ring? «È un tracciato che, se comparato con quelli in calendario, presenta caratteristiche medio-veloci su uno scenario non piatto, con salite e discese accentuate. In

questo scenario il carico aerodinamico ha una funzione fondamentale, con curve molto guidate che mettono sotto sforzo i freni, molto sollecitati, i quali poi approfittano degli allunghi per raffreddarsi, anche se la sfida offerta sotto questo punto di vista resta impegnativa».

Quali definiresti i punti più caratteristici e allo stesso tempo cruciali per ottenere la prestazione? «Anzitutto cito la curva 2, in salita, praticamente a novanta gradi. È molto stretta e ci si arriva dopo aver affrontato la prima piega che, pur essendo secca, è comunque veloce. Ai miei tempi la curva 2 era appunto cruciale e per certi versi lo è ancora. Con la mia Sauber l'affrontavo in seconda marcia. Poi vorrei citare la parte centrale del tracciato, con tutta una serie di curve divertenti e a ampio raggio, a formare la sostanza di una pista che pur essendo ben diversa da quella classica su cui si basa, ha comunque mantenuto personalità, conservando intatte decenti possibilità di sorpasso».

E le ultime due pieghe, laddove un tempo sorgeva la maestosità e veloce Jochen Rindt Kurve? «Ecco un altro punto molto importante, imprescindibile se si vuole fare il tempo. In realtà ora sono due pieghe in discesa nelle quali bi-

sogna sfruttare i cordoli senza peraltro scorporare la monoposto, perché far muovere oltremisura il posteriore significherebbe perdere tempo e portarsi dietro l'errore nelle sezioni successive».

Quanto all'asfalto cosa puoi dire? «È ragionevolmente abrasivo e comunque presenta grip elevato. Dal punto di vista delle caratteristiche e delle incognite, sottolineo il tradizionale terro al lotto che in Austria è rappresentato dal meteo. Certo, Zeltweg non è Spa-Francorchamps, dove la pioggia nell'arco di un weekend è praticamente

sicura, però il rischio di mutamenti improvvisi e precipitazioni piuttosto significative resta puntualmente presente e elevato». Dovendo riassumere in poco più di una frase la formula per fare bene in Austria, cosa dici? «Il segreto è guidare in modo pulito, con buon ritmo e anche sfruttando i cordoli, perché hai bisogno puntualmente di velocità in uscita di curva. Infatti si tratta di un tracciato solo apparentemente tormentato, visto che in realtà le curve lente sono solo due: in parte, e solo in parte, la prima, molto tecnica e, soprattutto, la seconda. Per il resto bisogna spingere, perché le velocità diventano sostenute eccome».

Dando uno sguardo al dualismo che nella F.1 2017 caratterizza la prima parte della stagione, come vedi rispettivamente Ferrari e Mercedes, su una pista come quella austriaca? «La Casa del Cavallino quest'anno ha sfornato una monoposto molto competitiva, la quale, tra gli altri meriti, vanta anche quello d'essere assai equilibrata. Per questo motivo ritengo che in Austria la Ferrari ha tutte le possibilità di rivelarsi l'arma giusta per battere la Mercedes. Anche se la battaglia penso resti aperta quanto appassionante».



NEL 1997 FISICHELLA SU JORDAN LOTTA CON HERBERT SU SAUBER, CHE PRECEDE IL COMPAGNO DI SQUADRA MORBIDELLI



POSTER  
STORY

F.1

AUTO  
SPRINT

# MAGIC MOMENT

## GP ZELTWEG AUSTRIA

DI MARIO DONNINI



HAMILTON DAVANTI  
A TUTTI AL VIA  
DELLA SCORSA  
EDIZIONE DEL GP  
D'AUSTRIA, CHE  
L'HA POI VISTO  
VINCITORE

IL GRAN PREMIO A DUE PASSI DOPO IL CONFINE

## UNA GARA AMICA PER I TIFOSI ITALIANI



SOPRA IL CRASH TRA SATO E HEIDFELD NEL 2002, SOTTO, FUOCO AL PIT PER SCHUMI NEL 2003 E LA VECCHIA ZELTWEG



**C'**era una volta il Gran Premio d'Austria e il suo fascino spalmato sull'immensità dell'Osterreichring. Pista verdissima, velocissima e vicinissima, per noi italiani. A due passi dal confine di Tarvisio, a sancire negli anni ruggenti la terza garona iridata di casa nostra, quella da scampagnata estiva. Una sorta di affettato succulento tra due fette di pane caldo e croccante rappresentate da Imola e Monza, simboli rispettivi della primavera e del tramonto della stagione.

Roba indimenticabile, col verde della natura negli occhi e nelle narici l'odore smuovente dell'erba fradicia di pioggia. Su cui germogliano, per citarne solo qualcuna, la prodezza da mito di Brambilla, il colpaccio della Penske di Watson, il trionfo della Shadow di Jones, l'ultimo centro iridato di Peterson, l'edizione 1979 con la diretta Tv oscurata e poi sempre roba buona, via via fino a quello strano 1987 con la partenza annullata per collisioni a ripetizione, con tre via e la rabbia d'Ecclestone causa il rettilineo di lancio troppo stretto per mantenere la dignità di un Gran Premio.

La solita pappetta politica a sfondo economico, insomma. Con dieci anni di interruzione e un ritorno, nel 1997, con l'Osterrei-

ching che non c'è più, salvo lasciare il posto all'A1-Ring, battezzato così per far piacere allo sponsor del momento.

In poche parole, da 5,9 chilometri di pura adrenalina, si passa a una pista tagliata e concentrica di quasi due chilometri in meno, perdendo la sfida della Bosch Kurve e della Jochen Rindt Kurve - snaturate con due pieghe a spigolo, ma tant'è -, inoltre aggiungendo un tornantino pomposamente ribattezzato Remus Kurve, ma tant'è. A suo modo il tracciato un pizzico di fascino lo mantiene, anche se dopo il 2003 per altri dieci anni rivà in salamoia prima di ritornare alla ribalta, grazie al sempre più forte potere politico, economico e sportivo di Dietrich Mateschitz. Il quale non a caso fa rimettere nel calendario iridato l'evento su un tracciato ben tenuto e aggiornato che giustamente gli rende grazie chiamandosi ora, semplicemente, Red Bull Ring.

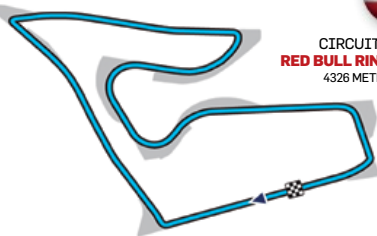
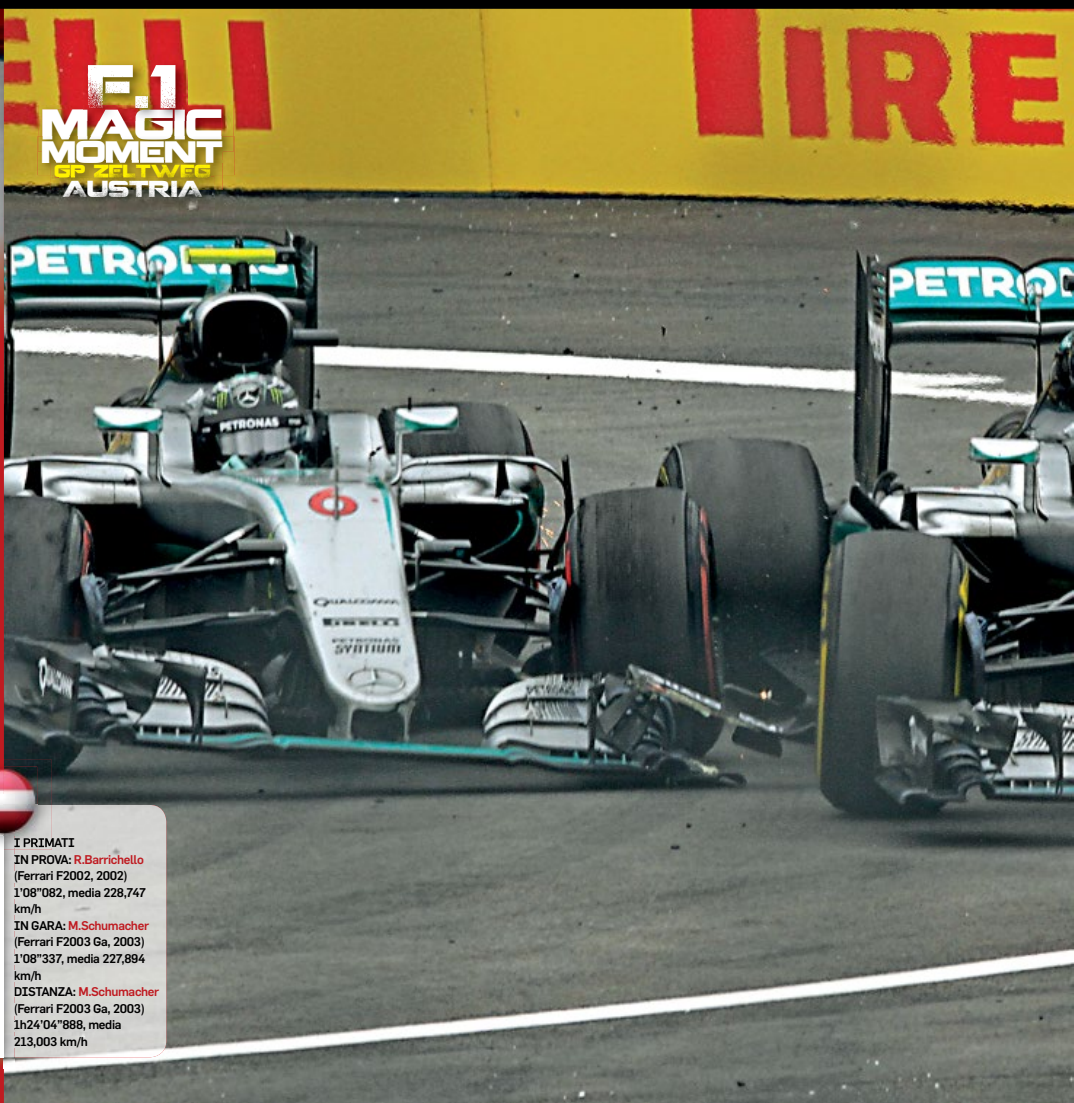
Per carità, mica un impianto strappa cuore, ma pur sempre una pista tutta stop and go e on-off, che di occasioni di lotte e attacchi comunque ne presenta. Con la possibilità aggiuntiva d'aver un meteo perennemente in agguato e comunque a ruolino di marcia - negli ultimi dieci Gp disputati nell'arco di venti anni -, episodi che hanno lasciato il segno.

## L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
1997	A1-Ring	Jacques Villeneuve	Williams
1998	A1-Ring	Mika Hakkinen	McLaren
1999	A1-Ring	Eddie Irvine	Ferrari
2000	A1-Ring	Mika Hakkinen	McLaren
2001	A1-Ring	David Coulthard	McLaren
2002	A1-Ring	Michael Schumacher	Ferrari
2003	A1-Ring	Michael Schumacher	Ferrari
2004	-	-	-
2013	non disputato		
2014	Red Bull Ring	Nico Rosberg	Mercedes
2015	Red Bull Ring	Nico Rosberg	Mercedes
2016	Red Bull Ring	Lewis Hamilton	Mercedes

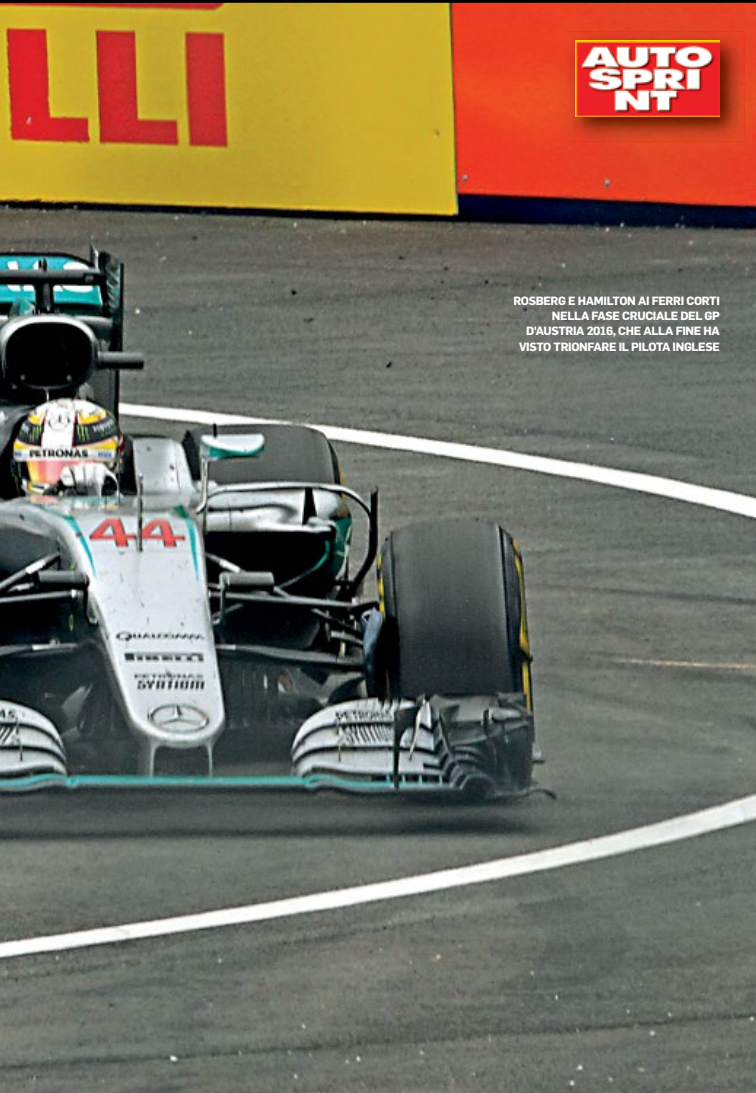


PANORAMA MONTANO, TIFO ITALIANO E COLORE AL GP D'AUSTRIA



CIRCUITO  
**RED BULL RING**  
4326 METRI

**I PRIMATI**  
**IN PROVA:** R.Barrichello  
 (Ferrari F2002, 2002)  
 1'08"082, media 228,747  
 km/h  
**IN GARA:** M.Schumacher  
 (Ferrari F2003 Ga, 2003)  
 1'08"337, media 227,894  
 km/h  
**DISTANZA:** M.Schumacher  
 (Ferrari F2003 Ga, 2003)  
 1h24'04"888, media  
 213,003 km/h



ROSBERG E HAMILTON AI FERRI CORTI  
NELLA FASE CRUCIALE DEL GP  
D'AUSTRIA 2016, CHE ALLA FINE HA  
VISTO TRIONFARE IL PILOTA INGLESE

**AUTO  
SPRINT**

## LO SCORSO ANNO PREVALSE SU NICO ROSBERG

# LEWIS HAMILTON VINCITORE USCENTE



TRULLI CON LA PROST-MUGEN NEL 1997, QUANDO RUPPE IL MOTORE DOPO AVER CORSO DA PROTAGONISTA

Che lo si chiami A1-Ring o Red Bull Ring, la morale poco cambia: il ristrutturato, accorciato e sintetizzato tracciato austriaco è cosa ben diversa dal glorioso e magnifico Osterreichring che ha scritto pagine indimenticabili di storia della F1 dal 1970 al 1987. Non solo, la mancanza di una vera e propria continuità agonistica ha fatto sì che sia impossibile tracciare con certificata attendibilità una mappa dei maestri della più recente configurazione, visto che negli ultimi venti anni si sono disputate soltanto dieci edizioni. Tuttavia, qualche considerazione si può pur sempre fare. Per esempio, al top come monoposto si dividono il palcoscenico a pari merito Ferrari, McLaren e Mercedes, con tre successi ciascuna. Quest'ultima vanta anche il merito

d'essere il motorista più vincente, con ben sei centri complessivi, tre fornendo le McLaren e gli altri tre in proprio, nelle edizioni più recenti, tutte all'interno dell'era turbobrida.

Molto più frammentario e per certi versi meno indicativo il discorso riguardante i piloti. Tra quelli in attività, dopo lo squassante ritiro del neoridato Nico Rosberg, due volte al top in Austria negli ultimi tre anni, l'unico ad aver vinto almeno una volta è Lewis Hamilton, che si è aggiudicato la scorsa edizione.

In termini complessivi, assieme a Nico con due successi totali ci sono Michael Schumacher e Mika Hakkinen. Indicativi anche i successi di Jacques Villeneuve nel 1997, anno in cui la F1 è tornata tra le colline della Stiria dopo dieci anni di iato, nella stagione che alla fine ha visto il canadese prevalere con la Williams-Renault nella lotta contro Schumi e la Rossa. Il tracciato ha anche lanciato due gregari che trionfando proprio in Austria hanno consolidato le rispettive migliori stagioni in carriera, vale a dire Eddie Irvine nel 1999 e David Coulthard nel 2001, al termine delle quali entrambi si sono ritagliati il ruolo virtuale ma comunque lodevole di vicecampione del mondo.

Doverosa citazione la merita anche Jarno Trulli, che proprio nel 1997, alla riproposizione del Gp d'Austria fece faville in gara al volante della Prost-Mugen, da supplente dell'infortunato Olivier Panis. Soltanto un'avaria al motore lo privò della gioia di un piazzamento al top, quando ormai per lui il successo oltre che meritato sembrava in vista. Nondimeno una risarcitoria rimembranza non può certo esser tacitata a lode e gloria di Rubens Barrichello, che nel 2002 fu costretto a cedere per ripetuti ordini di scuderia dal muretto Ferrari il successo al capitano Schumacher, in un anno comunque dominato dalle Rosse.

IL PODIO 2002 CON SCHUMI E BARRICHELLO



Foto: M. SUTTORI/INFORMAZIONE.COM