

ESCLUSIVO PEUGEOT VUOL TORNARE A LE MANS: MA SERVONO REGOLE DIVERSE

AUTO SPRI NT

n. 30

Anno LVI Settimanale 25-31 luglio 2017

3 Euro Italy only



70080
9 11 770005 174006
Pubblika SpA s.p.a. - D.L. 832003 (conv. in L. 2004) art. 1, c.103 Bologna



ROOKIE TEST F.1

Vera Budapest per 11 debuttanti
in pista subito dopo il Gp

COLOMBO

POSTER-STORY IN REGALO

La storia
dei Gp di F.1



SUTTON-IMAGES.COM

VERSO GP UNGHERIA

VOGLIA DI SCINTILLE

Dopo dieci round tirati, mai scontati e avvincenti il **Mondiale di F.1** sbarca all'**Hungaroring** sull'onda lunga della doppietta **Mercedes** a **Silverstone**. Scatta la **fase-2** di una stagione che vede la **Ferrari** chiamata a sorprendere ancora, senza mollare, combattendo fino in fondo

IL MITICO PAO

TUTTI I VOLTI DI UN ARTISTA INDIMENTICABILE



*OPERA COMPOSTA DA 39 USCITE. OGNI USCITA IL MITICO PAOLO VILLAGGIO + DVD €9,98. PREZZO DELLA RIVISTA O DEI QUOTIDIANI ESCLUSI. L'EDITORE SI RISERVA LA FACOLTÀ DI VARIARE IL NUMERO DELLE USCITE COMPLESSIVE, NONCHÉ DI MODIFICARE L'ORDINE E/O LA SEQUENZA DELLE SINGOLE USCITE, COMUNICANDO CON ADEGUATO ANTICIPO I CAMBIAMENTI CHE SARANNO APPORTATI AL PIANO DELL'OPERA.
© FOTO MONDADORI/PORTFOLIO

NON PERDERE LE PROSSIME USCITE

28/07/17 - IL SECONDO TRAGICO FANTOZZI

- 04/08/17 - FANTOZZI CONTRO TUTTI ● 11/08/17 - FANTOZZI SUBISCE ANCORA
 - 18/08/17 - SUPERFANTOZZI ● 25/08/17 - FANTOZZI VA IN PENSIONE ● 01/09/17 - FANTOZZI ALLA RISCOSSA
 - 08/09/17 - FANTOZZI IN PARADISO ● 15/09/17 - FANTOZZI - IL RITORNO
 - 22/09/17 - FANTOZZI 2000 - LA CLONAZIONE ● 29/09/17 - FRACCHIA LA BELVA UMANA
 - 06/10/17 - SCUOLA DI LADRI ● 13/10/17 - FRACCHIA CONTRO DRACULA ● 20/10/17 - LE COMICHE
 - 27/10/17 - I POMPIERI ● 03/11/17 - HO VINTO LA LOTTERIA DI CAPODANNO ● 10/11/17 - LE COMICHE 2
- ... E MOLTI ALTRI!**

LO VILLAGGIO

TICABILE IN UNA COLLANA PAZZESCA!

Una carriera di successi amati da generazioni di spettatori, da rivivere in **una raccolta di 39 DVD tutta da collezionare**: la comicità travolgente, le grandi e premiate interpretazioni, la genialità di Paolo Villaggio – inventore di una saga divenuta nuovo simbolo della commedia italiana – in una imperdibile selezione di film che hanno fatto storia.

Da vedere e rivedere!



1ª USCITA

Rivivi il primo capolavoro che racconta la storia del mitico **Ingegnere Fantozzi** insieme alla moglie **Pina**, la figlia **Mariangela** e l'indimenticabile **Ragionier Filini**.

OGNI VENERDÌ
IN EDICOLA
UN NUOVO FILM!

Ogni DVD
€9,99*

In edicola e in esclusiva con



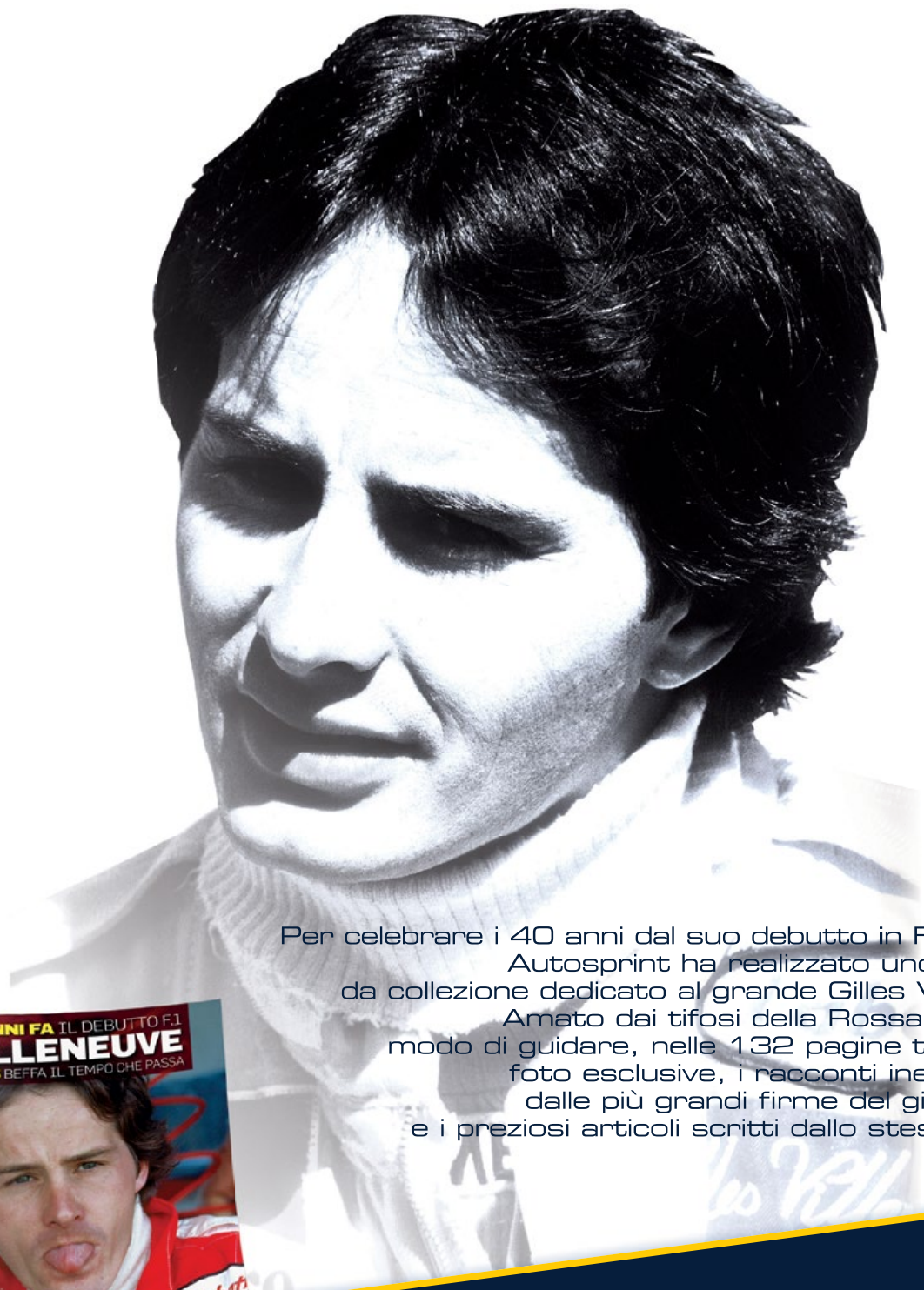
TUTTOSPORT

STADIO
Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

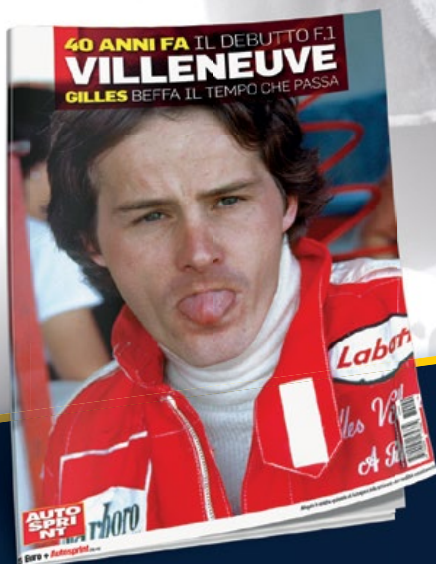
GRUPPO  MONDADORI

LA LEGGENDA È SEMPRE VIVA.

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



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



IN EDICOLA.

*A € 5 + il costo della rivista.

**AUTO
SPRI
NT**



Ferrari adesso sorprendici ancora

Il silenzio. Una costante, quest'anno. Se n'è alzato uno spesso e impaurito sull'onda lunga della doppietta Mercedes a Silverstone. Uno di quei silenzi che di solito preludono a nette mutazioni. La crescita esponenziale delle W08 capaci di ribaltare totalmente la situazione e i valori in pista dopo il bis-Ferrari a Montecarlo ha prodotto punti iridati e anche grattacapi al Cavallino e a tutto il suo popolo abbacinato da una nuova alba rossa. La Casa della Stella è schizzata a più 55 nel Mondiale Costruttori; Lewis Hamilton s'è portato a meno 1 da Sebastian Vettel, completando una rimonta che ha fatto molto discutere e tanto appassionare sulla cui scia adesso fa surf pure Valtteri Bottas, occhi di ghiaccio, minimal talking e piede destro gigantesco. Così, adesso, neanche troppo sottovoce, quasi un costante sibilo nel silenzio, sono tutti a chiedersi se sia già finito il grande sogno della Ferrari di tutti. All'indomani della trasferta in Inghilterra anche il presidente del Cavallino, Sergio Marchionne ha fatto spogliatoio in mezzo a quella organizzazione orizzontale senza muri e barriere che ha disegnato a Maranello. Guai a dimenticare l'origine della stagione e quasi il dileggio per quella truppa troppo italiana colpevole di non avere nomi altisonanti nel roster dei tecnici che aveva l'ardire di mettere insieme il Nuovo Mostro per la stagione della Grande Rivoluzione. Così alla vigilia del Gp Ungheria round numero 11, con il Mondiale che appena virata la boa di metà percorso se ne

andrà in vacanza, resta sullo sfondo questa considerazione, cardine di un rilancio che molti non avevano neanche censito nel loro bagaglio di arrogante onniscienza. Certo la netta parabola ascendente della Mercedes da tre Gp a questa parte, dopo il kappào del Gp di Monaco, è stata implacabile, costante. Ma non va neanche dimenticato che senza le due forature che hanno rallentato Vettel e Raikkonen in Inghilterra dentro a una corsa dove le Rosse giocavano chiaramente in difesa forse tutta la vicenda avrebbe contorni meno prentori. Al di là di questa considerazione che non porta da nessuna parte perché di sé e ma è pieno zeppo ogni campionato resta l'innegabile certezza che la Mercedes ha trovato sul suo cammino la prima vera rivale da cinque anni a questa parte. Resta da vedere, adesso, se i rapporti di forza sono rimasti sui binari dell'equilibrio. E occasione migliore per il Cavallino non potrebbe esserci visto che l'Hungaroring è circuito dove il concetto di monoposto della Rossa meglio si adatta perché è pista ad alto carico. Ad alto carico, adesso, prima che la discussione si sposti sotto l'ombrellone, sono anche le aspettative dei tifosi della Rossa, quelli che dall'inizio dell'anno cullano il grande sogno di potersela giocare fino in fondo contro un rivale che da quanto è forte mette paura. Non si può dire che non è cambiato niente dall'inizio dell'anno a ora. Ma una cosa è rimasta immutata. Anche prima di Melbourne non ci credeva nessuno e poi... ●

FORMULA UNO

- 12 VERSO GP UNGHERIA MONDIALE A 2 FACCE
- 20 VERSO GP UNGHERIA IL PUNTO TECNICO
- 22 VERSO GP UNGHERIA RADIO FRASI SHOW
- 24 VERSO GP UNGHERIA WOLFF FA IL PIENO
- 26 VERSO GP UNGHERIA KUBICA
- 28 VERSO GP UNGHERIA 11 ROOKIE DA F1
- 32 VERSO GP UNGHERIA TALENT DA F1
- 37 VERSO GP UNGHERIA GIOVINAZZI

VELOCITÀ

- 44 INTERVISTA GIULIANO ALESI
- 46 ENDURANCE PEUGEOT VOGLIA DI LE MANS
- 50 INDYCAR VERSO IL RUSH FINALE
- 64 DTM MOSCA
- 66 FERRARI CHALLENGE LE CASTELLET
- 67 ELMS SPIELBERG
- 68 CEM DOBSINA
- 69 COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI
- 70 CIVM CHE LOTTA TRA I CN
- 72 HYUNDAI TCR
- 74 IL PERSONAGGIO CARLOTTA FEDELI
- 76 PERONI EFFERVESCENTE

RALLY

- 52 MONDIALE VERSO IL RALLY FINLANDIA
- 56 INTERVISTA TIMO JOUKKI
- 60 INTERVISTA TOMMASO CIUFFI

RUBRICHE

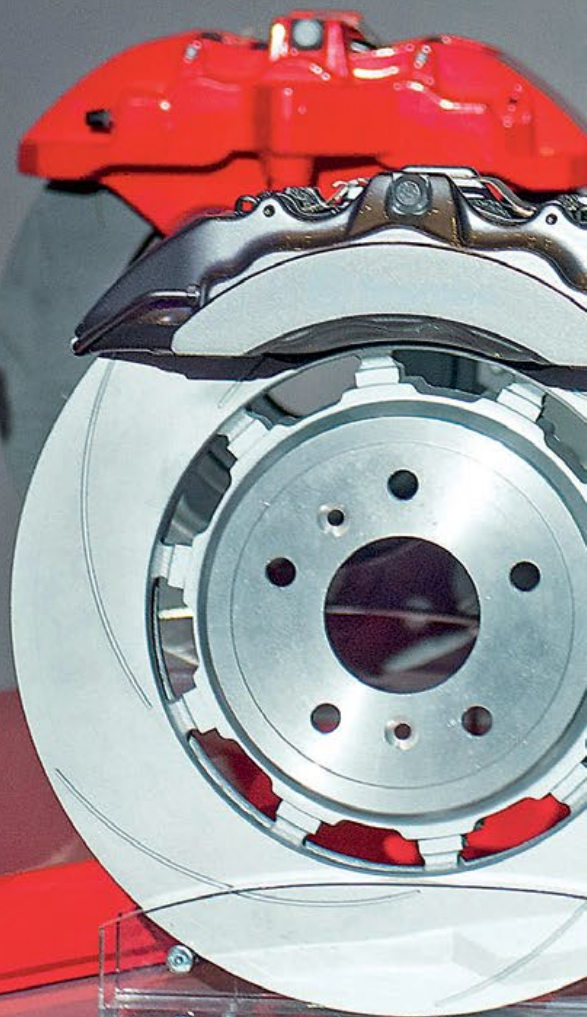
- 6 SCATTO FISSO
- 8 IL FLOBERT
- 16 LE TELEVISIONI
- 23 BASTIAN CONTRARIO
- 38 CUORE DA CORSA

domenicaserre



Bombassei nell'Automotive Hall of Fame

«Pensare al mio nome iscritto accanto ai tanti e straordinari protagonisti della storia dell'automobile mi rende molto felice e aumenta il senso di responsabilità verso il mondo a cui da anni dedico tutto il mio impegno: quello dell'auto». Ora che Alberto Bombassei è entrato nell'Automotive Hall of Fame sullo sfondo si staglia altissima la figura di un'eccellenza orgogliosamente italiana. Il presidente di Brembo ha conquistato, dunque, il suo posto tra i più affermati industriali dell'Automotive mondiale assieme ad altri due nomi illustri del settore: Ed Welburn, Vice President of Global Design di General Motors; e Jack Roush, Ceo e fondatore di Roush Fenway Racing. Nei quasi 80 anni dalla sua nascita, la AHF ha premiato circa 800 personalità di tutto il mondo, tra le quali solo otto per l'Italia. Il nono nome italiano, quello di Alberto Bombassei, andrà quindi ad affiancarsi a quello di giganti dell'auto di oggi e del passato come Enzo Ferrari (2000), Ettore Bugatti (2000), Giovanni Agnelli (2002), Giorgetto Giugiaro (2002), Battista "Pinin" Farina (2004), Nuccio Bertone (2006), Sergio Pininfarina (2007) e Luca Cordero di Montezemolo (2017). Tra le celebrità dell'automotive di altri paesi, troviamo nomi come Henry Ford (1967), Ferdinand Porsche (1987) e André Citroen (1998). «Sono profondamente onorato – e anche emozionato – per il riconoscimento che mi è stato ufficialmente attribuito dal Comitato della prestigiosa Automotive Hall of Fame – ha dichiarato Bombassei – Mi viene naturale pensare che questo importante riconoscimento sia una sorta di conferma della grande passione che nutro da sempre per il mondo dei motori, da quando, ancora bambino, sognavo di guidare l'auto di mio padre. La passione è aumentata nel tempo, grazie alle tante vetture che si sono succedute sino a oggi nella mia vita di guidatore, e sono sempre entusiasta dei progressi di questo meraviglioso mezzo. A oggi sono oltre 300 i campionati mondiali vinti da Brembo nelle diverse specialità motoristiche, e vi assicuro che non siamo ancora paghi. Per noi le competizioni sono un laboratorio fondamentale, grazie al quale trasferiamo la nostra tecnologia nelle migliori applicazioni stradali. Dalla pista alla strada è uno dei miei slogan preferiti e, credetemi, è quanto avviene costantemente in Brembo».





Alb

Building

Alberto
family
joined
Bergomi

The con
Alb
disc
disc
quality

In 1975
supply
original
Romp
operatio
establis

Bombas
became
1984, an
a globa

26



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

DOPO ESSERSI RILASSTO
NEL CAOS DI MIKONOS
LEWIS S'È RISCOPERTO
FIGLIO DEL VENTO.
VISTO IL SUCCESSO
STRARIPANTE
A SILVERSTONE,
SARÀ IMITATO ANCHE
DA ALTRI
SUOI COLLEGGHI?

Gino

Prima di trasferirsi a Silverstone, Ginetto ha trascorso qualche giorno di relax. Una necessità di assoluta importanza che gli ha consigliato di saltare l'appuntamento con i tifosi a Londra. Sin qui quasi tutto bene. Località scelta da Hamilton per rilassarsi? Mikonos. Ora, se c'è un posto incasinato è proprio quello. Sull'isola greca si può bere, ballare, broccolare 24 ore su 24. Ma rilassarsi, beh, proprio no. Del resto se i risultati sono quelli visti in pista, tutti a Mikonos, e di corsa.

Scambio

Il tema è gettonatissimo al bar e attraversa il paddock da tempo. Clamoroso scambio Hamilton-Vettel. Epocale e corredato da fantasie e suggestioni varie. È bastato che Toto Wolff partecipasse al compleanno di Seb per rilanciare un tema molto caro, peraltro, a Liberty Media.

Vuoi mettere il picco di audience?

Si ma tra l'ipotizzare e il fare ce ne passa. Considerando l'ambizione di Ginetto, vale a dire vincere anche con la Rossa, le azioni di Vettel, in leggero calo e le ragioni Mercedes, non proprio sintonizzate sul presunto affare.

Hamilton





Simpatia

A proposito di Vettel. Pare che non tutti in Ferrari siano felici di lavorare con il tedesco, giudicato un po' troppo viziato, molto capriccioso e un filo egoista. Un personaggio del Cavallino ci ha confidato che Sebastian sembra molto cambiato rispetto ai primi mesi in rosso, preso da insofferenze troppo frequenti. Il tutto dentro il miglior anno della Ferrari, da un pezzo a questa parte. Pare che all'interno della Scuderia abbiano coniato un soprannome per lui. Comincia per "F", undici lettere. Chi lo indovina vince un ghiacciolo.

Rinnovo 1

Cresce il partito dei sostenitori di Leclerc come sostituto di Raikkonen per il 2018. Molto è dovuto allo stesso pilota monegasco, che sta davvero impressionando grandi e piccini a furia di pole e vittorie in F2. Al punto da considerare il solito tema della pressione su un giovane al debutto con la Ferrari come non determinante. Mentre diventerebbe interessante investire in futuro promuovendo un campione dell'Academy che tra l'altro costerebbe ben meno di altri. Certo, si tratterebbe di "saltare" Giovinazzi, il primo in lista d'attesa. Il quale potrebbe accontentarsi di un dirottamento verso un team amico.



ORA IL MONDIALE PILOTI RICOMINCIA DA ZERO

Dopo 10 round disputati la corsa al Mondiale Piloti di F1 ricomincia in pratica da zero. Dopo Silverstone, Hamilton s'è portato a solo un punto di distacco da Vettel. Inizia una nuova stagione. Sotto, Leclerc già pronto per la F1



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





Rinnovo 2

Cresce anche il partito formato da chi è certo che Raikkonen verrà riconfermato. Annuncio dopo Budapest, il luogo dove la trattativa per riportarlo alla Ferrari prese corpo, durante una riunione segreta in una camera d'hotel, alla vigilia del Gp 2013. Protagonisti: Kimi, ovviamente, e Stefano Domenicali.

Rieccolo

Per noi il rientro di Kubica in F.1 è in dirittura d'arrivo. Con tutte le cautele del caso, trattandosi oggettivamente di una situazione complessa sotto diversi punti di vista. Ma chi bazzica i vertici Renault ha capito che Cyril Abiteboul – un personaggio che non si fa condizionare da niente e da nessuno – ha in mano una quantità di dati e di elementi sufficienti per considerare Robert quel fenomeno che è stato e che, finalmente, è tornato ad essere. Viva!!!

Eccolo 1

In molti hanno festeggiato con sincera simpatia la prima vittoria di Giuliano Alesi in Gp3. Il ragazzo di Avignone cresce secondo i propri tempi e migliora a vista d'occhio. Per la gioia incontenibile di papà Jean. E più acquisisce sicurezza, più Giuliano mostra di elaborare e trasferire in pista ciò che impara. Bravo.

Eccolo 2

Si chiama Lucas Auer, classe 1994, pilota del Dtm. Di lui si occupa in qualità di supermanager suo zio, vale a dire Gerhard Berger. Il ragazzo pare veloce e in crescita, farà un test con la Force India in Ungheria. Noi speriamo che in futuro possa correre, magari a Le Mans in coppia con Giuliano Alesi. Giusto per assistere i rispettivi tutor ai box nel corso della lunga notte. Pur di partecipare come supporter siamo disposti a sborsare delle cifre esorbitanti. Troppo, troppo divertente.

Venerdì

Non so se avete notato che la Mercedes attende sempre il venerdì sera per annunciare la sostituzione del cambio su una delle sue vetture. Accade lo stesso da due gare. Prossima mossa: annunciare la sostituzione di un pilota il sabato mattina. Così, giusto per mandare in confusione il paddock.

Botte

Si menano in pianta stabile i due ragazzi Toro Rosso, evidenziando un certo disagio stereofonico. Da una parte un giovane che scalpita e fatica a controllare la propria ambizione (Sainz); dall'altro un pilota frustrato che vuole dimostrare di essere un fenomeno (Kvyat). Problema: la gestione. Per la quale verrebbe buono il vecchio Giancarlo Minardi, uno che non le manda a dire e che potrebbe intervenire con la solita esperienza abbinata all'intelligenza e alla mano pesante (quando serve). Sì, la gestione dei piloti è proprio un problema attuale, non solo nel team italo-austriaco.

Liti

Ma questi cambiamenti nel format F.1 dove sono? Va bene, interviste in mezzo alla pista dopo le prove, con le macchine dei primi tre dopo le qualifiche, ferme in pieno rettilineo. E poi? Intervistare un pilota in solitudine resta impossibile. C'è sempre una schiera di addetti stampa che analizza le domande e registra ogni conversazione, neanche si trattasse di estirpare il segreto di Fatima a uno che, tra l'altro, non vede l'ora di piantarla con 'ste roture. E per avere una intervista bisogna prenotarsi con anticipi folli, secondo un copione che funziona solo in F.1. Tutti a fare i compiti nelle conferenze stampa e a furia di compiti e conferenze stampa anche le domande sono preventivamente e inconsciamente imbevute di bromuro. Non litiga più nessuno in F.1. E tutto un po' troppo bon ton all'aria fritta. Con il risultato di mascherare sempre qualche verità, qualche scomodità, qualche sano giramento di balle. Nel calderone, ci siamo dentro anche noi, intendiamoci. Salvo davvero, nessuno, mannaggia. ●



TROPPE SCINTILLE IN CASA TORO ROSSO

È arrivata ormai oltre i livelli di guardia la rivalità interna in casa Toro Rosso tra Sainz e Kvyat. Sotto, Abiteboul: è lui che dovrà dare l'ultima parola per il ritorno in F.1 con Renault di Kubica. A lato, Giuliano Alesi e sopra, Auer



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



**È PURE QUESTIONE
DI SELFIE CONTROL**

Hamilton si spara un bel selfie con Bottas sul podio del Gp di Gran Bretagna, dopo la doppietta Mercedes e la debacle Ferrari. A destra, il via di Monaco, l'ultimo giorno di vera gloria, per ora, della SF70H con Vettel e Raikkonen



Mondiale a due facce



DAL 2012 NON SI VIVEVA UN CAMPIONATO COSÌ ALTALLENANTE TRA CASE RIVALI E COMPLESSO DA DECIFRARE. GIUNTI AL GIRO DI BOA, ABBIAMO DIVISO IN DUE LE GARE A OGGI DISPUTATE, EVIDENZIANDO TREND, SORPRESE E CRISI

È finalmente tempo di fare certi ragionamenti, visto che dal 2012 non si viveva un mondiale così tirato. In quell'anno, per l'ultima volta, ci fu una strana, ansiogena e quasi indecifrabile altalena di supremazia tra Ferrari e Red Bull, con le rispettive punte di lancia Fernando Alonso e Sebastian Vettel in lotta totale e il decisivo verdetto rimandato all'ultimo tuffo a Interlagos. In un Gp del Brasile che consegnò il trionfo, il terzo iridato consecutivo, al pilota tedesco, di fatto facendo svanire l'ultima vera occasione per Matador di riportare il titolo mondiale in casa Ferrari.

Da lì in poi un quadriennio piatto, monocorde e mai roseo dall'incertezza su quale fosse la monoposto migliore.

Stradominio Red Bull nel 2013, al colpo di reni finale del motore aspirato, quindi, dall'apertura dell'era turboibrida, un triennio d'annichilente dittatura Mercedes, coi soli dubbi riguardanti l'assegnazione del titolo a Hamilton, effettivamente campione nel 2014 e nel 2015, nonché a Rosberg, protagonista di toccata e fuga iridata, a fine 2016.

Stavolta invece ci risiamo. L'altalena è ricominciata. Sorprendente, vertiginosa e ricca di brividi.

Metà mondiale diviso a sua volta in due fasi

Col Gran Premio di Gran Bretagna siamo giunti esattamente a metà campionato, dieci gare su venti, e mai come stavolta la F.1 turboibrida si dimostra pluralista, frastagliata, bella colma di sorprese e andamenti sinusoidali fra gare campioni e macchine, tanto che sembra d'assistere a un tumultuoso semestre di Wall Street. E allora, per rendere più stuzzicante e rivelatrice l'analisi, tanto vale dividere questo mezzo mondiale 2017 in due settori ben definiti. Col primo comprendente le cinque gare iniziali e il secondo con le restanti cinque, quasi fossero settori intermedi di un ideal lap, del giro di boa di questa stagione tutt'altro che piatta e scontata.

Il grande inizio di Vettel e della Ferrari

Ed è così che emerge trionfante l'attacco alla grande della Ferrari e di Sebastian Vettel subito clamorosamente

al top nell'inizio iridato a Melbourne, secondi in Cina e ancora a segno in pieno deserto, nelle prime ombre della sera in Bahrain. Per poi guarnire il lauto punteggio con due succulenti secondi posti in Russia e Spagna. In poche parole, Seb e la Rossa hanno mantenuto di fatto il controllo delle operazioni nei primi cinque round, assicurandosi una sorta di virtuale mondiale di primavera.

Verissimo, Lewis Hamilton e la Mercedes mai hanno dato l'impressione di farsi staccare nettamente, tanto che sul piano tecnico la W08 si è presentata allo sbarco europeo di Barcellona per il Gp di Spagna, quinta gara in programma, sottoposta a una serie di evoluzioni, modifiche e cambiamenti che hanno rivoltato il progetto iniziale come un calzino. Col target, peraltro raggiunto, di tornare a sfruttare gli pneumatici Pirelli nelle varie mescole all'interno di temperature e finestre ideali.

La W08 evoluta sposta l'inerzia del match

Di cose se ne possono dire e sostenere tante, ma, principalmente, da quando la Mercedes ha rimesso a posto la sua monoposto, poi di feste rosse ce ne sono state poche. Per l'esattezza solo una: la memorabile giornata di Montecarlo, quando la Ferrari si è dimostrata immensa sia in prova che in gara, con un rivitalizzato e ultracompetitivo Raikkonen a brillare in pole position e poi a sfoggiare uno spettacolare muso sul podio, dopo aver ceduto in gara solo al ritmo e soprattutto alla tattica prescelta per il suo compagno e di fatto caposquadra Sebastian Vettel. Ma il muso di Kimi aveva poco senso, perché la logica fin da allora diceva chiaro che il tedesco non doveva buttare alle ortiche neanche mezza vittoria e financo un quarto di punto, in un campionato sempre più chiaramente tiratissimo, in cui diventa prezioso anche avere un grammo di polvere, per far salire d'un micron i valori della propria bilancia.

La grande ripresa della Mercedes

Fatto sta che la Mercedes apparsa sorpresa e frastronata a inizio mondiale, non solo ha evitato l'at-

terramento, ma dal post-Monaco ha cominciato a menare come un fabbro, andando a segno in Canada, Austria e Gran Bretagna, lasciando agli avversari - leggi però Ricciardo/Red Bull -, in pratica, solo il convulso, anomalo e iperdiscusso Gp di Baku. Dove, al di là del fattaccio tra Seb e Lewis e della protezione ballerina messa a posto col pit-stop non previsto, la W08 sembrava comunque in grado di aggiudicarsi un'altra sonante vittoria.

In poche parole, Ferrari iridata di primavera e Mercedes sempre più campione d'estate, con un parziale complessivo di 6-3 in fatto di vittorie e 8-2 sul versante pole, con la Rossa che in prova mostra la sua maggior vulnerabilità. E coi punti in classifica Costruttori che ormai son diventati 55 di stacco tra la Stella a Tre punte e il Cavallino Rampante.

La più grande sorpresa è Bottas

Continuando il giochino di metà mondiale spaccato in due - perché di fatto agonisticamente, tecnicamente e filosoficamente spaccato lo è stato eccome -, colpisce tantissimo rilevare che in realtà la seconda metà di gare fin qui disputate vede al top della classifica parziale due assolute sorprese: l'erroneamente presunto paggio Valtteri Bottas, e l'altrettanto erroneamente ritenuto ormai vice-Verstappen, vale a dire Daniel Ricciardo.

In altre parole, da Montecarlo in poi il finlandese e l'australiano sono i due che hanno incamerato più punti degli altri, con il fortissimo Hamilton non meglio che terzo in questa speciale classifica, ma in ogni caso comunque davanti al rivale diretto Sebastian Vettel, tuttavia di soli cinque miseri punticini. Bottas, poi, anche se non è certo Lewis, a suo modo si sta rivelando sensazionale. Non solo e non tanto per le due vittorie ma anche grazie alle due pole conquistate, dimostrando che in certe condizioni può restare davanti al suo superiore perfino sul giro secco, il che è tutto dire. E non va dimenticato che a oggi la sola rottura grave della W08 è stata quella della monoposto di Valtteri in Spagna, senò il neoacquisto Mercedes sarebbe praticamente in scia del caposquadra anche nella classifica iridata complessiva.

Andando all'altro pilota in ascesa nella seconda parte delle gare fin qui disputate, e cioè Daniel Ricciardo, va sottolineato che il suo rendimento, fin qui sempre ideale, è stato esaltato dalla recente netta ripresa della Red Bull-Renault, non solo in grado di cogliere l'occasione di Baku, ma anche di viaggiare su livelli ben più competitivi rispetto al catastrofico inizio di campionato, ricco di delusioni sul piano dell'affidabilità e delle prestazioni pure.

La forza della Rossa? La costanza

La grande verità è che a oggi la Ferrari può solo essere meritevole di plauso, per affidabilità, costanza e consistenza di rendimento. Anche se la SF70H il meglio di sé l'ha dato subito, vivendo poi l'ultimo acuto a Monaco, in tutte le corse disputate finora la monoposto si è comunque dimostrata in grado di ballare nelle primissime posizioni.

Paradossalmente la gara meno entusiasmante dell'anno l'ha disputata proprio a Silverstone, quando, per la prima volta, la Red Bull con Verstap-



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

RICCIARDO... ECCITATO DALLA MERCEDES!

Gran Premio di Gran Bretagna: nel dopo Silverstone, Ricciardo, sopra, scherza facendo finta di voler mettere le mani sulla dominatrice Mercedes.

Più a destra, nell'altra pagina, Vettel confida le sue impressioni a Arrivabene dopo il gran duello in pista vissuto con Verstappen, sotto, con tanto di accompagnamento e successivo contro-accompagnamento fuori dei limiti del tracciato

pen nell'abitacolo - e non è un caso -, si è dimostrata un osso terribilmente duro e spolpabile solo tramite avveduto e ficcante undercut. Cioè con tattica e non di pura prepotenza tecnico-agonistica.

Raikkonen può fare di meglio

In tutto questo complesso panorama, resta chiaro che l'apporto di Kimi Raikkonen alla Ferrari non può essere considerato a oggi completamente soddisfacente.

Nelle prime cinque gare della stagione Kimi soffre un parziale di 104-49 da Vettel, peggio che doppio, contenendo un po' il divario nelle restanti cinque, stavolta con uno score parziale di 73-49. Fatto sta che i 55 punti di distacco tra Mercedes e Ferrari in classifica Costruttori sono tanti, ma i 79 che distanziano Vettel da Raikkonen appaiono decisamente troppi e in parte spiegano la stessa supremazia pure matematica della W08 sulla SF70H, nel mondiale delle Case che tanto piace a Sergio Marchionne anche perché, al di là della pura poesia, è quello che assegna profitti & prosciutti.

Ocon e Stroll progressivamente in gran spolvero

Tra gli altri, note positive per Force India che prosegue il suo stupendo campionato fatto di piazzamenti onorevoli e punti a frotte. Con la vera novità della seconda parte di stagione che si chiama Esteban Ocon, in grado ormai per la prima volta di fare meglio dell'esperto compagno di squadra Perez,





Clima nucleare alla Toro Rosso, ma...

Tra gli altri, alla Renault resta costante Hulkenberg e inefficace Palmer, anche se nei tre undicesimi posti dell'inglese un po' di sfiga c'è, eh; in Toro Rosso il clima è nucleare tra Sainz e Kvyat ma sul piano del punteggio lo spagnolo annichilisce il russo con due parziali di 17-4 e 12-0. Alla Haas, Grosjean resta più efficace di Magnussen, mentre in Sauber, anche se fioccano malumori e ruotate, Wehrlein è il solo che porta punti a casa, ovvero fieno in cascina. In casa McLaren Alonso non può certo consolarsi perché ha due punti e Vandoorne zero: il suo unico contentino in realtà resta il miglior tempo fatto segnare in Q1 a Silverstone, grazie alla sua classe sopraffina, finalmente esaltata dai capricci momentanei del bizzoso meteo inglese.

La strana cinquina successiva

E adesso tocca a altre cinque piste, il nostro ideale T3, cioè il terzo intermedio di questo interessante campionato. Circuiti che sono rispettivamente, tra i più veloci e i più lenti. Da una parte l'Hungaroring e Singapore, dall'altra Spa e Monza e, a chiudere la cinquina, la Malesia, con Sepang - presumibilmente all'ultimo hurrà iridato perché in scadenza di contratto -: pista completa, probante e significativa, uno dei pochi tilkodromi che sfuggono al triste connotato autoriale dell'omonimo architetto-disegnatore e troppe volte, ma non questa, rovinapiste. Bando alle ciance e non alle chances: con il Gp d'Ungheria s'apre la terza fase del mondiale e, da cinque anni a questa parte, mai come ora dà emozione andare a vedere cosa ci attende dietro l'angolo. ●

che l'aveva surclassato nella prima fase. Stesso discorso alla Williams, dove Felipe Massa, partito in modo assai fecondo, deve ormai prendere atto che il giovanissimo collega di colori Lance Stroll - pur partito a stento - ha procurato l'unico podio 2017, almeno per ora, alla Williams nel Gp azeri, rifilandogli un parziale piuttosto secco, oltre che sorprendente quanto inatteso, di 18-5.

IL CAMPIONATO DIVISO A METÀ E ANALIZZATO NELL'ANDAMENTO DEI PRIMI CINQUE GP. CONFRONTATI CON LA CINQUINA SUCCESSIVA

MONDIALE DI PRIMAVERA							MONDIALE D'ESTATE								
POS.	PILOTA	AUS	CINA	BAH	RUS	SPA	TOT.	POS.	PILOTA	MON	CAN	AZE	AUT	GB	TOT.
1.	Sebastian Vettel	25	18	25	18	18	104	1.	Valtteri Bottas	12	18	18	25	18	91
2.	Lewis Hamilton	18	25	18	12	25	98	2.	Daniel Ricciardo	15	15	25	15	10	80
3.	Valtteri Bottas	15	8	15	25	-	63	3.	Lewis Hamilton	6	25	10	12	25	78
4.	Kimi Räikkönen	12	10	12	15	-	49	4.	Sebastian Vettel	25	12	12	18	6	73
5.	Daniel Ricciardo	-	12	10	-	15	37	5.	Kimi Räikkönen	18	6	-	10	15	49
6.	Max Verstappen	10	15	-	10	-	35	6.	Esteban Ocon	-	8	8	4	4	24
7.	Sergio Pérez	6	2	6	8	12	34	7.	Max Verstappen	10	-	-	-	12	22
8.	Esteban Ocon	1	1	1	6	10	19	8.	Sergio Pérez	-	10	-	6	2	18
9.	Felipe Massa	8	-	8	2	-	18	9.	Lance Stroll	-	2	15	1	-	18
10.	Carlos Sainz	4	6	-	1	6	17	10.	Romain Grosjean	4	1	-	8	-	13
11.	Nico Hülkenberg	-	-	2	4	8	14	11.	Carlos Sainz	8	-	4	-	-	12
12.	Romain Grosjean	-	-	4	-	1	5	12.	Nico Hülkenberg	-	4	-	-	8	12
13.	Kevin Magnussen	-	4	-	-	-	4	13.	Kevin Magnussen	1	-	6	-	-	7
14.	Pascal Wehrlein	-	-	-	-	4	4	14.	Felipe Massa	2	-	-	2	1	5
15.	Daniil Kvyat	2	-	-	-	2	4	15.	Fernando Alonso	-	-	2	-	-	2
16.	Lance Stroll	-	-	-	-	-	0	16.	Pascal Wehrlein	-	-	1	-	-	1
17.	Fernando Alonso	-	-	-	-	-	0	17.	Daniil Kvyat	-	-	-	-	-	0

Tabella a cura di MICHELE MERLINO

VERSO
GP

UNGHERIA

LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1

Esame d'ungherese

DOPO LA DELUSIONE DI SILVERSTONE ALLA FERRARI "DEVONO" TORNARE
IN ALTO. PER ANDARE AL RIPOSO ESTIVO CON LA VOGLIA DI FAR VACANZA



30 LUGLIO

ALLE ORE 14.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Hungaroring, Budapest
4381 m / 70 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: R. Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'18"436, media 201,076 km/h

In gara: M. Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'19"071, media 199,461 km/h

Distanza: M. Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1H35'26"131, media 192,798 km/h

SEB ANCORA LEADER PER 1 SOLO PUNTO

Dopo 10 Gp. al giro di boa della stagione, Vettel si presenta in Ungheria con 1 punto di vantaggio su un Hamilton in fase ascendente grazie al trionfo di Silverstone

È tempo di bilanci ovvio, anche se farne in F1 è sempre rischioso, vista la velocità con quale girano questi mostri 2017, simbolo di quanto rapidamente possono cambiare le situazioni, gli umori, le prospettive.

Prima delle vacanze come d'abitudine ci si presenta davanti ai tabelloni, reali o ipotetici, ma la vita è pur sempre un esame, per vedere se la vacanza sarà serena, da promossi a pieni voti, se ci saranno debiti da recuperare o, peggio ancora, se i risultati porteranno a una bocciatura scottante. In attesa dell'ultimo esame, quello d'ungherese, la Ferrari merita sicuramente un 10 e lode in ristrutturazione, ripartenza, tecnica, atteggiamento e reazione.

Se perdiamo di vista il passato perderemmo in obiettività e per poter giudicare il percorso del Cavallino, dato già per bolso durante l'inverno dei silenzi, non si possono dimenticare le tre stagioni dell'era Power-Unit di sofferenza, senza mai essere stata in lotta per i campionati.

I numeri dicono che la Ferrari di quest'anno si è applicata e non poco, presentandosi rispetto al 2016 a +71 nei Costruttori e con un +79 per Vettel. Numeri meno eclatanti se paragonati alla stagione 2015, quella della risurrezione e delle tre vittorie (come adesso). Dopo 10 gare, due anni fa, Vettel aveva 160 punti contro i 177 attuali e la Ferrari viaggiava a 236 punti contro i 275 di oggi. Insomma, non tutta questa differenza. Allora come oggi, tra sfortune varie e passaggi a vuoto, mancavano i punti di Raikkonen.

Numeri spesso inutili, ma significativi in questo caso per farci capire che il 2016 è stato un anno disastroso, durante il quale a Maranello, vuoi anche - o soprattutto - per la vicenda Allison, si era persa totalmente la strada ben intrapresa nel 2015. Ma la Ferrari ha anche mostrato d'aver saputo reagire, rivoluzionando la squadra, trasformandola più made in Italy e ritrovando il ritmo di due an-

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

VENERDÌ 28 LUGLIO

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

SABATO 29 LUGLIO

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

DOMENICA 30 LUGLIO

SkySportF1	Gara	14.00
Rai1	Gara	14.00

LA F2 E GP3 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 28 LUGLIO

SkySportF1	F2 Qual.	15.55
------------	----------	-------

SABATO 29 LUGLIO

SkySportF1	Gp3 Qual.	9.45
SkySportF1	F2 Gara-1	15.40
SkySportF1	Gp3 Gara-1	17.20

DOMENICA 30 LUGLIO

SkySportF1	Gp3 Gara-2	9.15
SkySportF1	F2 Gara-2	10.25

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 28 a domenica 30 luglio

su www.autosprint.it
e su twitter @autosprintLIVE
e @autosprint

TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

FREEMAGS.CC

ni fa. A guardarla così, il 2016 è stato un anno totalmente perso rispetto alla rampa di lancio intrapresa nel 2015.

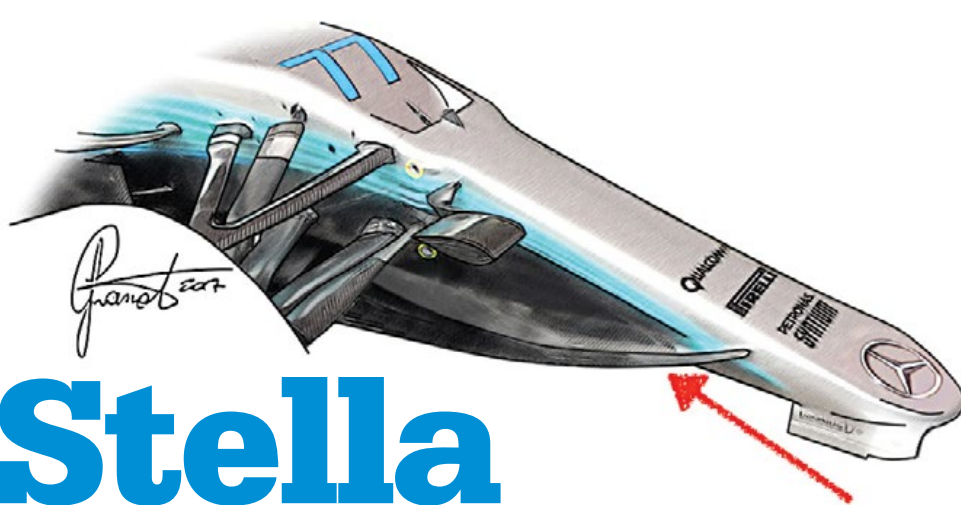
Ferrari comunque promossa a pieni voti in questo 2017 ma purtroppo, quando si parla di sport, a fare opinione sono i risultati del momento e non quelli storici... Per questo in Ungheria serve bottino pieno, per scacciare i fantasmi dei debiti estivi e per poter andare a riposo con serenità. L'umore dei tifosi va lasciato fuori dallo "spogliatoio". Quello dei ferraristi, in particolare è "isterico", passando in un lampo da "è l'anno buono" a "anche quest'anno si vince l'anno prossimo"... Basta una sessione di prove libere per dire tutto e il contrario di tutto. È chiaro che l'eventuale sorpasso, nel Mondiale Piloti, da parte di Hamilton o addirittura da parte di Bottas (il migliore della stagione, fin qui), creerebbe quei debiti che non lasciano tranquilli sotto l'ombrellone. Anche qui però non per la classifica in sé ma perché vorrebbe dire sconfitta su quella che è una pista Ferrari. Questa è l'ipotesi peggiore. La migliore, ovvio, è invece quella delle vacanze con alle spalle i pieni voti. Poi si vedrà all'università della F1, Spa-Francorchamps, come affrontare i nuovi esami. L'Ungheria non è decisiva ma fondamentale sì. Per tenere lontani i malumori. Per evitare che un rinnovo ormai scontato di Vettel diventi un problema; per far sì che il successore di Raikkonen possa essere deciso con calma e che il progetto 2018 possa intanto iniziare a prendere corpo. Serve la cattiveria agonistica a livelli mai visti o visti negli anni cattivi appunto, quando ad esempio, 15 stagioni fa, Schumacher vinceva da cannibale il Mondiale a luglio. La gara in Gran Bretagna ha evidenziato ancora un'attesa nel dare ordini di scuderia a Raikkonen. Lo dimostrano i giri veloci personali inanellati da Kimi dopo il pit stop. È evidente che ancora non s'è parlato nel briefing per far sì che il massimo risultato lo debba ottenere il leader del Mondiale. Ok Kimi è Kimi ma i mondiali possono essere decisi per pochi punti... Raikkonen è uscito in seconda posizione, davanti a Vettel, con 4" di vantaggio. Avesse perso, come fatto da Bottas in Bahrain, 2-3 decimi al giro - ma questo lo si decide prima della gara - avrebbe dato il tempo a Vettel di rientrare e poi si sarebbe visto, con gomma preservata di più, per resistere poi al ritorno di Bottas. Anche la relazione Pirelli su quanto successo alla gomma di Vettel, ossia foratura lenta, lascia perplessi. Rigiando quindi la patata alla Ferrari che, con i sensori che seguono i piloti anche al bagno, non può non essersi accorta della foratura lenta e del rischio che c'era nel lasciare fuori Vettel. Evidentemente, si è presa un azzardo, che ci stava, ma mai reso pubblico. Se non da Pirelli.

Insomma, quello d'inglese, comunque lo si rigiri, anche a distanza di tempo, è stato fin qui l'esame peggiore sostenuto dalla Rossa in questo 2017. Uno scivolone ci può stare, soprattutto nelle materie preferite da Hamilton e dalla W08, curvoni veloci! Serve però una reazione immediata, da primi della classe, per evitare che i primi della classe tornino a essere, pericolosamente, i soliti secchioni dell'era Power Unit. ●

SETTIMO... CAVALLEGGERI

La settima posizione nel Gp di Gran Bretagna ha lasciato Vettel con un forte senso di frustrazione. Anche perché in Ferrari, finché non sarà tagliato fuori dalla matematica, tengono in corsa anche Raikkonen...





Stella più filante

DAL NUOVO MUSETTO ALL'AERODINAMICA SOTTO LA VETTURA: ECCO DOVE LA MERCEDES HA RECUPERATO IL GAP DALLA ROSSA

Negli ultimi Gp abbiamo visto una Mercedes sensibilmente più competitiva rispetto alle prime gare d'inizio stagione ed una Ferrari che sta facendo più fatica a reggere il passo. Cosa è cambiato da Melbourne ad oggi che rende le Freccie d'Argento più veloci e più gentili con le gomme rispetto ai primi impegni stagionali? La W08 è una vettura che, a quanto dicono gli stessi uomini del team, nelle prime gare dell'anno dava grosse difficoltà nella ricerca del giusto setup e dell'ottimale bilanciamento meccanico ed aerodinamico. Una delle cause principali può essere che il progetto W08 è stato rivisto velocemente prima della gara inaugurale della stagione 2017 a causa del mancato superamento del crash test del musetto anteriore. Questo ha portato all'utilizzo di una versione "provvisoria" e al mancato inserimento di alcune parti - il deviatore di flusso sotto alla vettura ed il musetto "sfinato" - utilizzati per la prima volta nel Gp di Spagna e studiati per essere utilizzati insieme. In molti, infatti, hanno notato come a Barcellona la vettura del team Mercedes è apparsa notevolmente cambiata in molte parti. Grazie all'utilizzo del musetto "sfinato", del nuovo deviatore di flusso e di altri aggiornamenti che hanno interagito tra loro, dalla Spagna in poi si è finalmente riusciti a trovare l'equilibrio ricercato.

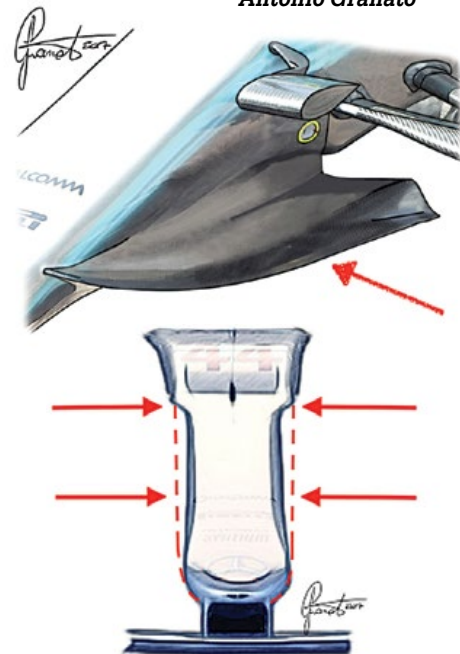
Già a Montmelò i passi in avanti si erano visti - la gara successiva, quella di Monaco, non fa testo - ma dal Canada in poi il cambiamento è stato evidente. Se prima i tecnici per migliorare un aspetto ne rovinavano un altro, ora sembrano aver trovato il modo d'interpretare la vettura e dare ad Hamilton ed a Bottas una W08 veloce e allo stesso tempo gentile con le gomme. Con strategie differenti riescono ad esse-

re veloci allo stesso modo e non patire più le difficoltà che avevano fornito alla Ferrari la possibilità di poter centrare la vittoria e insidiare da molto vicino il team di Brackley. Il nuovo musetto ha sicuramente contribuito a migliorare l'impatto aerodinamico ed anche a convogliare un maggior flusso d'aria sotto alla vettura.

Flusso che il grosso convogliatore "pulirà" dalle turbolenze, gestendone lo scorrimento nella parte bassa della monoposto, facendo giungere, in modo più efficace, i filetti fluidi al T-Tray e, quindi, alla zona posteriore e al diffusore. Tutto ciò ha migliorato la capacità complessiva della vettura di generare carico.

Soluzioni che dovevano essere presenti sin da inizio stagione ma che, pur essendo arrivate in ritardo, sembrano aver dato una svolta al mondiale della Mercedes e allontanato, per il momento, la Ferrari dai suoi scarichi.

Antonio Granato





Ecosì abbiamo superato la boa di metà campionato. Però, prima di andare in ferie, facciamo ancora un ultimo weekend in Ungheria. Poi avremo il tempo di tirare qualche somma che avrà sicuramente un significato non indifferente sul possibile risultato finale. O perlomeno ci farà capire molte cose. Il Mondiale di F.1 torna all'Hungaroring per la trentaduesima stagione consecutiva, come sempre con il caldo torrido di fine luglio. Quattro chilometri e trecento metri decisamente tortuosi, in cui è storicamente piuttosto difficile superare. Una volta era un tracciato abbastanza scivoloso. Soprattutto nelle prime sessioni di prova il livello di grip era particolarmente precario. Recentemente è stato rifatto l'asfalto e questa problematica sembra essere decisamente ridotta.

L'Hungaroring è un tracciato con tre soli rettilinei, di cui solo quello davanti ai box è piuttosto lungo (tant'è vero che i sorpassi avvengono di fatto solo lì in fondo...). E più dei due terzi del circuito è formato da curve e contro-curves che sono la caratteristica distintiva in particolare del settore centrale.



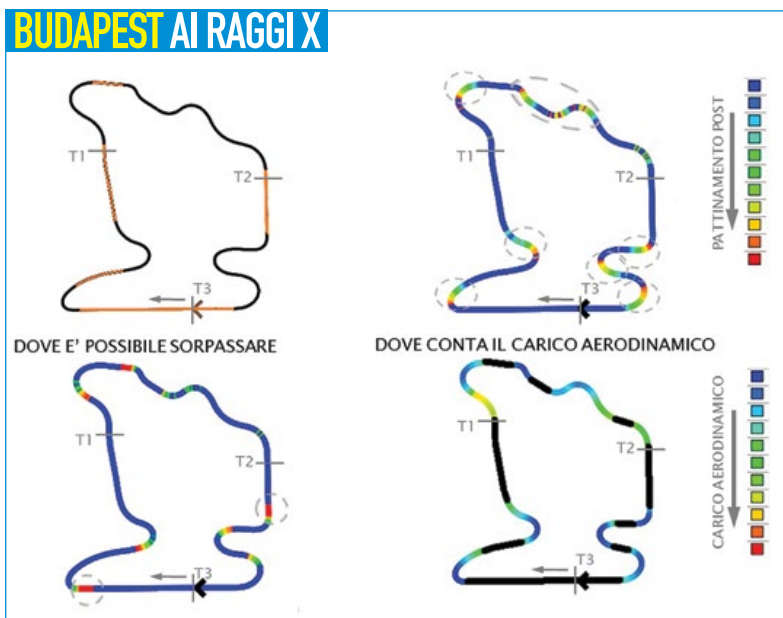
Hungaroring

sfida ad alto carico

L'INFLUENZA DELLA DEPORTANZA SUL TEMPO FINALE È DI GRAN LUNGA SUPERIORE A QUELLA INDOTTA DALLA RESISTENZA AERODINAMICA. È L'EFFICIENZA IN CURVA A FARLA DA PADRONA

Possiamo dunque già intuire facilmente che in Ungheria la capacità delle vetture di scaricare a terra i cavalli in uscita curva riveste un'importanza fondamentale. Così come l'entità ed il corretto bilanciamento del carico aerodinamico tra gli assali, al fine di garantire una percorrenza di curva omogenea, senza divagazioni della vettura che implicino continue correzioni di sterzo e infinite perdite di tempo. Diciamo "omogeneità di percorrenza" anche perché storicamente all'Hungaroring non è facile mantenere la temperatura di esercizio ideale degli pneumatici anteriori, tant'è vero che è tipica su questo circuito la tendenza al sottosterzo, principalmente in gara, che va di conseguenza curata con un set-up specifico e soprattutto con un'ottima impostazione meccanica delle sospensioni.

Insomma, è evidente che l'Hungaroring è più che mai un "circuito da carico". Il modello di simulazione infatti ci dice che l'influenza della deportanza sul tempo finale è di gran lunga superiore a quella indotta dalla resistenza aerodinamica. Quindi, osservando le ultime Mappature delle Efficienze e fa-





mente il gap in qualifica rispetto alle Mercedes sembra essersi nuovamente allargato dopo le eccellenti evoluzioni portate in pista dagli uomini di Brackley. Nei dieci eventi fin qui disputati, il distacco medio delle Ferrari è stato di circa tre decimi. E le Rosse sono state davanti solo in Russia e a Montecarlo. Insomma, dopo Silverstone lo sguardo verso l'Ungheria non può essere accompagnato da eccessiva preoccupazione. Ma è indubbio che i tecnici di Maranello devono inventare qualcosa di dirompente per la qualifica, un set-up che consenta ai due piloti di volare. Che poi, se analizziamo bene gli ultimi Gp ungheresi, più che la pole position è ancora più importante partire bene e mettersi davanti a tutti alla prima curva. Chiedere proprio a Sebastian Vettel per conferma. Due anni fa i due galletti Mercedes sbagliarono clamorosamente lo start e si fecero infilare dalle due Ferrari che partivano in seconda fila. Il risultato fu che, alla fine, nessuno riuscì più a ripassare Vettel. Ma anche l'anno scorso accadde qualcosa di simile con Hamilton che partì meglio di Rosberg che aveva conquistato la pole. E per Nico non ci fu più nulla da fare per tutti i 70 giri della gara. Tra l'altro, a testimonianza di una superiorità che ci auguriamo di non vedere più quest'anno, le due Mercedes partirono e fecero il vuoto dietro di loro. Mezzo minuto prima di vedere arrivare Ricciardo e sole sei vetture a pieni giri...

ciendo cioè riferimento ai due parametri di sintesi coi quali solitamente spieghiamo oggettivamente le prestazioni delle diverse vetture, possiamo affermare che si tratta di un tracciato in cui l'efficienza in rettilineo, composizione del Cx e della potenza messa a disposizione dalla power-unit, non è un parametro così rilevante. Conta (e poco) solo nel primo settore. Ed è l'efficienza in curva a farla da padrona assoluta lì.

Ecco allora che, alla luce delle considerazioni che abbiamo fatto dopo il Gp di Silverstone, in cui le Ferrari non si sono mostrate troppo distanti dalle Mercedes proprio da questo punto di vista, c'è da pensare che l'Ungheroring sia il circuito adatto per il team di Maranello per mettersi alle spalle il brutto weekend inglese. Brutto, lo ricordiamo, essenzialmente per la misera raccolta di punti mondiali, perché dal punto di vista strettamente prestazionale non ci sembra il caso di considerarlo in modo così negativo e sconsigliato.

Certo è che partire bene in griglia, all'Ungheroring, è assolutamente fondamentale perché, lo dicevamo prima, non ci sono molti punti per azzardare un sorpasso. Pensate che l'anno scorso i sorpassi in gara furono la miseria di 11, contro una media stagionale di 52 a Gp...

E se guardiamo le statistiche, sono ben cinque anni che la pole position se la prendono i piloti della Mercedes. E che l'ultima pole Ferrari risale al 2005 quando a Maranello c'era ancora un certo Michael Schumacher. Poi, dopo di allora, è iniziato il "declino aerodinamico" con la progettazione via via di vetture mai al top dell'efficienza aerodinamica e del livello di deportanza. E lì all'Ungheroring, l'abbiamo detto, il cronometro chiede proprio quello.

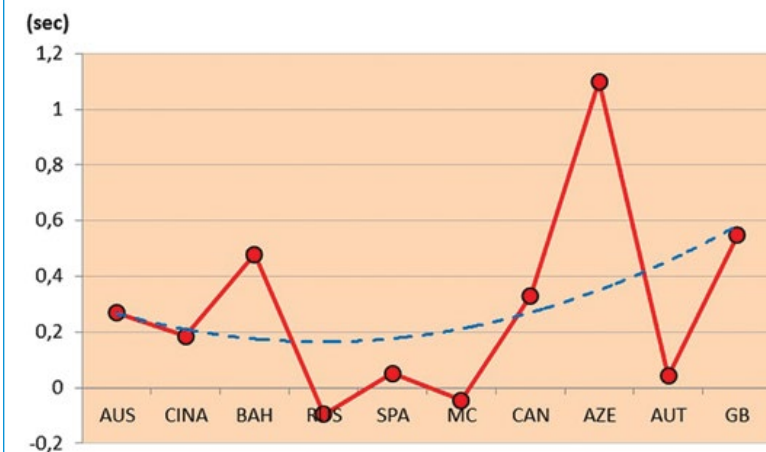
Quest'anno però il film è diverso, anche se ultima-

GUAI A SBAGLIARE LA PARTENZA
Pista dove staccare la pole diventa imperativo categorico, Budapest è da non fallire neanche in fase di partenza. In alto a sinistra, Vettel approfittò degli errori dei due galletti Mercedes nel 2015. Sopra, il via nella passata stagione. È dal 2005 che la Rossa non parte in pole in Ungheria

mile con Hamilton che partì meglio di Rosberg che aveva conquistato la pole. E per Nico non ci fu più nulla da fare per tutti i 70 giri della gara. Tra l'altro, a testimonianza di una superiorità che ci auguriamo di non vedere più quest'anno, le due Mercedes partirono e fecero il vuoto dietro di loro. Mezzo minuto prima di vedere arrivare Ricciardo e sole sei vetture a pieni giri...

Perché l'Ungheroring è così... un circuito in cui i Gp sono spesso abbastanza noiosi, dove chi si trova in testa al primo giro quasi sempre vede la bandiera a scacchi per primo. Insomma, un Gp da giocarsi in dieci secondi. Partire bene, dunque, è un "must". Per essere pronti ad approfittare di eventuali de-faillance di chi sta davanti. È chiaro che bisogna comunque essere lì tra i primi eh... ●

QUALIFICHE 2017 DIFFERENZA MERCEDES-FERRARI



A BUDAPEST CHI STRAPPERÀ ALTRI SORRISI?

Al Gp di Silverstone è toccato ai piloti Red Bull avere una delle parti più attive nelle comunicazioni via-radio. A Budapest a chi andrà il "premio" per la miglior frase?

Radio frasi show

LE COMUNICAZIONI TRA PILOTI E TEAM STANNO DIVENTANDO SEMPRE DI PIÙ PARTE INTEGRANTE DELLO SPETTACOLO

Stanno sempre più diventando una parte integrante dello show. Al punto che, dopo alcuni giri di silenzio, già si sente la loro mancanza. Stiamo parlando dei team radio, dei botte e risposte infuocate, che spesso fanno da cornice ai momenti più caldi di un Gp. Non è un caso che le regie televisive dei Gp li utilizzino sempre più e che diversi piloti si stiano specializzando in questa forma molto efficace di comunicazione distribuendo vere chicche durante le gare. A Silverstone, il più in forma in questa disciplina comunicativa è stato probabilmente Max Verstappen. In prova, il pilota della Red Bull si è divertito a giocare con il muretto box quando gli hanno segnalato le bandiere gialle esposte alla curva 7. **«Guardate che sono io che sono uscito, sono le mie! Certo che lo so, ah ah ah»**, e ci ha pure riso sopra! Per poi diventare serissimo nel mandare un chiaro avvertimento a Vettel, in piena lotta per la terza posizione all'uscita della Stowe. Un commento rivolto al proprio muretto box, ma che aveva come chiaro destinatario il ferrarista. **«Ehi, ma questo**

qua vuol fare l'autoscontro, o qualcosa di simile». Se Max Verstappen ha preso l'iniziativa con l'interfono, ha fatto sorridere l'imbarazzo del suo compagno di scuderia Daniel Ricciardo, che ha rischiato di bruciare sin dall'inizio la sua prodigiosa rimonta con un'uscita di pista nel corso del 5° giro, quando è stato pizzicato dal suo ingegnere. **«Come va la macchina? ... Eh, eh, non lo so, non si capisce, penso che ...forse... sia a posto»**.

Poi, sappiamo come è andata, con il ragazzo di Perth che ha tirato dritto come una palla di cannone riuscendo a risalire fino alla quinta posizione. Sempre più nervoso, invece, Carlos Sainz, che anche nei team radio evidenzia il periodo di guerra fredda tra i piloti della Toro Rosso. Nel corso del primo giro Kvyat è finito contro il maderileno, immediatamente costretto al ritiro. E che con un tono inacidito ha detto: **«Ma questo mi è venuto contro, ha girato contro di me!»**. E ha rincarato la dose **«Quando vedete Dany, ditegli che qua ha fatto proprio un bel lavoro!»**. E non osiamo immaginare che cosa si siano det-

ti, faccia a faccia, quando si sono ritrovati con lo staff tecnico del team italiano. Ha problemi molto diversi, se non altro dal punto di vista contrattuale, Bottas, che è sempre più vicino al rinnovo con la Mercedes. La sua rimonta ha scatenato l'entusiasmo dello staff tecnico della Casa tedesca, che si è complimentato apertamente con il suo portacolori nel corso del 43° giro, quando è arrivato il sorpasso su Vettel. **«Great job Valtteri, gran lavoro!»** ha commentato il suo ingegnere di pista, subito freddato con un serissimo **«Minimal talking!»**. Che tradotto nel linguaggio del finlandese è suonato come un "Solo comunicazioni strettamente necessarie". Poi, a dargli una definitiva mano per risalire fino alla piazza d'onore ci ha pensato il guaio all'anteriore sinistra di Raikkonen, che non è andato oltre un **«Mi si è rotto lo pneumatico!»**.

Disappunto in toni pacati

Infine, ha fatto sorridere, per i toni pacati, Ericsson nei confronti del compagno di squadra Wehrlein al termine di un duro ruota a ruota a quinto giro: **«Io gli do spazio, lui no! Mi ha messo fuori pista due volte. Grazie!»**... e fine delle comunicazioni. ●

GETTY IMAGES



È così la Fia ha deciso: le monoposto di F1 saranno dotate del sistema Halo

di Mario Donnini



SUTTON-IMAGES.COM

Formula infradito errore & orrore

ECCO PERCHÉ LA SOLUZIONE DELL'HALO PER LA F1 2018 È IL CLASSICO ESEMPIO DI RIMEDIO PEGGIORE DEL MALE

Ecosì pare fatta. Halo in F1 dal 2018. Un bell'infradito sulla capoccia dei piloti e via. Un anno di silenzio interrotto solo da un test dello Shield a Silverstone, durato un installation lap, nel quale Seb Vettel non s'era detto soddisfatto della visuale, fin troppo distorta. Poi il pronunciamento ufficiale della federazione che, con un'accelerazione improvvisa che neanche una motosega nelle mani di Jason di Venerdi 13, taglia corto e rende vigente la struttura di sicurezza a protezione della testa del pilota, a partire dalla prossima stagione. Con tanto di motivazioni fornite: «Dopo le riunioni del F1 Strategy Group e della F1 Commission si è deciso di introdurre una protezione della cabina di guida dalla stagione - spiega la Fia - e tutte le parti interessate hanno lavorato e sono arrivate alla conclusione che il concetto espresso dall'Halo fosse, al momento, l'opzione preferita. I test sono andati avanti, provando anche l'opzione 'Aeroscreen', ma i test dell'Halo hanno continuato a dimostrarsi più efficaci. Gli aspetti considerati sono stati il contatto auto-auto e il contatto tra l'auto, l'ambiente e gli oggetti esterni. Negli incidenti auto-auto l'Halo ha potuto sopportare 15 volte il carico statico della massa totale della vettura ed è stato in grado di ridurre significativamente le lesioni. Nei test auto-ambiente Halo ha impedito, in molti casi, il contatto del casco con un muro o una barriera. Nel caso di oggetti esterni, infine, Halo può respingere oggetti di grandi dimensioni e ha anche dimostrato un aumento della protezione contro i piccoli detriti». La Fia spiega che «Il sistema Halo rappresenta la soluzione migliore, al momento, al pro-

blema della protezione frontale della cabina di guida. L'ultimo progetto dell'Halo sarà ulteriormente raffinato prima della sua introduzione nel 2018 grazie a uno sforzo congiunto di squadre, piloti e Fia». Fantastico. Il terrificante incidente del povero Jules Bianchi a Suzuka 2014 ha quindi prodotto la tanto auspicata reazione per proteggere le teste dei piloti. Peccato che con l'Halo, il più noto, famigerato e pianto incidente mortale della F1 moderna, quello di Ayrton Senna a Imola 1994, sarebbe successo lo stesso, tale e quale. Così come quello agghiacciante a Massa all'Hungaroring nel 2009, col detrito di Barrichello. Lo stesso sasso preso nell'occhio da Helmut Marko a Clermont Ferrand 1972 con ogni probabilità immaginabile sarebbe arrivato a bersaglio. Perché Halo pochissimo può, anzi nulla, contro piccoli detriti sparati a proiettile, oppure parti a punta, capaci di insinuarsi. Tanto che in Indycar lo stesso crash mortale di Wilson a Pocono 2015 con l'Halo stesso poco cambiava.

In verità l'Halo, oltre a rappresentare un



COLOMBO

rallentamento nell'uscita dall'abitacolo in caso d'emergenza, non riesce a proteggere in nessun modo il pilota da oggetti vaganti aventi meno di 7 centimetri di ampiezza. Peggio mi sento: Andy Green di Force India un anno fa ha depositato un dossier presso la Fia nel quale emerge che l'Halo stesso potrebbe avere conseguenze addirittura letali per il pilota in caso di incidente dalla particolare dinamica. Da qui la domanda: che senso ha intervenire in un'area delicatissima con una soluzione che risolve (se davvero risolve) solo in minima parte la vulnerabilità lamentata? Non a caso le cosiddette F1 della motonautica da tanti anni utilizzano una struttura sigillata e chiusa capace di offrire una protezione totale ai piloti, indipendentemente dal tipo di minaccia paventata. Altro che Halo. Vado oltre. Un anno fa, perplesso all'apparire dell'Halo, ho fatto una cosa semplicissima.

Telefonando a un apprezzato oculista (già pilota di auto da corsa), specializzato nelle problematiche racing, il quale a una prima dettagliata analisi dell'Halo medesimo, aveva dichiarato senza mezzi termini: «Siamo di fronte a una struttura che risolve in parte alcuni problemi eventuali, causandone altri certi e costanti. A seconda della statura del pilota, lo sguardo può risultare più o meno intralciato dalla struttura centrale verticale della protezione. Il ragionamento è semplice e alla portata di tutti: quanto maggiore è la velocità, tanto più si restringe il campo visivo, concentrandosi lo sguardo stesso sul punto di fissazione sempre più lontano. Ad altissime velocità, il campo visivo utile si restringe con un'ampiezza centrale di non più di 45-50 gradi. Quindi il campo visivo centrale diventa più importante con l'aumentare della velocità. La sua riduzione provocata dall'Halo - relativamente alla barriera verticale -, porta a un'inibizione rilevante della parte centrale della focalizzazione che, date le altissime velocità della F1, diventa estremamente penalizzante. Molto meglio sarebbe poter sfruttare un arco di protezione comunque rinforzato ma privo del supporto verticale, per far sì che la soluzione non crei i gravi problemi sopra menzionati, in quanto lo stesso Halo, così come realizzato, a conti fatti non risulta un sistema privo di problematiche indotte». Detto e considerato tutto ciò, viene spontanea un'accorata e ansiogena domanda: chi ci proteggerà da protezioni e protettori? ●

VERSO
GP UNGHERIA

LA NOVITÀ

di Sergio Remondino

**IL... LUPO
SORRIDE**

Toto Wolff ammira il "suo" Hamilton, mentre festeggia la vittoria a Silverstone nel cinematografico giro di rientro ai box con soste ripetute sotto le tribune e fans britannici in visibilo per il trionfo del loro idolo

LA PRESSE



Wolff fa il pieno

**ACCORDO RINNOVATO PER TRE ANNI CON PETRONAS.
UNA COLLABORAZIONE CHE FRUTTA MEZZO SECONDO AL GIRO...**

È un Toto Wolff su di giri, in grande forma, quello che si gode la doppietta di Silverstone e annuncia il rinnovo dell'accordo di collaborazione con la Petronas - il prezioso title sponsor e partner tecnico che realizza il carburante, l'olio ed in generale tutti i fluidi che fanno funzionare una Mercedes Formula Uno - della durata di tre anni, dal 2018 sino al 2020. Un accordo che prevede lo sviluppo di cinque tipologie di prodotti per le Mercedes F.1: benzina, olio motore, olio trasmissione, olio cambio, fluido refrigerante per l'Ers. Vincere oggi e lavorare per continuare a farlo domani, insomma...

La partnership tecnica con un marchio petrolifero, infatti, è qualcosa di fondamentale oggi in F.1 nella corsa verso il successo. Alla Mercedes lo hanno compreso bene, e in anticipo rispetto a molti. Come dimostrano i risultati. Logico che Wolff ci tenga a portare avanti una collaborazione che aggiunge molto alla sua squadra. Un vero e proprio asso nella manica.

Poi, il manager austriaco rivela un dato che, seppure plausibile, aveva bisogno, appunto, di conferme. E che appare quasi clamoroso.

- Che cosa significa, in termini di tempi

sul giro, la collaborazione con Petronas per quanto riguarda le prestazioni della Mercedes W08?

«*Dall'inizio dell'anno a metà stagione, cioè al giro di boa del mondiale - spiega Toto Wolff - possiamo quantificare il progresso dei nostri tempi grazie a carburante, olio e fluidi funzionali in almeno tre decimi di secondo al giro. E da qui alla fine del campionato ci aspettiamo che vengano tolti altri due decimi di secondo grazie ai prodotti del nostro partner tecnico.*»

- Mezzo secondo al giro! Una cifra notevolissima in una F.1 dove si spendono milioni per "limare" anche un solo, piccolo, centesimo di secondo...

«*Eppure è così, grazie al loro lavoro le nostre monoposto arriveranno ad essere più rapide di mezzo secondo al giro entro l'ultimo Gp della stagione.*»

- Ci vuole una collaborazione stretta per ottenere tali risultati. Siamo ormai ai carburanti "tailor made", sartoriali, e alle Power Unit progettate e sviluppate in funzione di benzina e olio e viceversa...

«*Avere un partner di questo tipo è fondamentale - spiega Wolff - . Siamo con Petronas dal 2010 e insieme abbiamo superato momenti difficili. Oggi i risultati*

si vedono ed il rinnovo della collaborazione è la logica conseguenza degli ottimi risultati che abbiamo ottenuto in pista. Senza di loro non avremmo vinto gare e titoli nella stessa quantità. Il nostro obiettivo era quello di rimanere al top nonostante un cambio di regolamenti drastico come quello che è avvenuto; ci siamo riusciti. Del resto, non si è mai visto in passato che con un team dominante per oltre due anni non venissero cambiati i regolamenti. E forse è meglio così per tutti. Come dimostra il ritorno al top della Ferrari. Ma noi stiamo spingendo forte e cerchiamo di tenere alto il livello di sviluppo su tutto. Oggi devi cercare di estrarre prestazioni da tutte le componenti della macchina, anche da quelle che normalmente non ti aspetteresti. Ci sono fluidi grazie ai quali trovi 5 millisecondi da un prodotto refrigerante o 15 millisecondi da un olio idraulico. Con la formulazione di benzina, olio, densità dei fluidi, puoi raggiungere migliori prestazioni nella combustione interna del motore termico. Mettere l'olio giusto nel cambio può dare un vantaggio in prestazioni ma anche in peso, che si traduce a sua volta in prestazioni. E permette di essere più aggressivi, con le cambiate ad esempio. Così il pilota può guidare in modo più incisivo. È tutto correlato.»

- Alcuni team vorrebbero arrivare alla monofornitura del carburante. E risulta che potrebbe essere introdotta dal 2018 una regolamentazione riguardante il range di gradazione della viscosità dell'olio motore, che oggi è libero. ...

«*So che qualche team ci invidia la collaborazione con Petronas... Però è vero, ci sono discussioni sulle Power Unit del futuro e qualcuno dei nostri rivali vorrebbe avere benzina standard per tutti. All'inizio della Formula Uno ibrida il guadagno in termini di prestazioni grazie a benzina e olio motore, che sono le due principali fonti di sviluppo, è stato di tre/quattro decimi al giro. Adesso la curva si sta appiattendendo ma da qui a fine stagione recupereremo ancora almeno un paio di decimi, se sarà andata bene. Però dipende, è sempre difficile estrarre prestazioni, non puoi pianificarlo del tutto.*»

- Come vive la grande rivalità, il dualismo, con Ferrari?

«*A me piace vincere ogni week-end ma la realtà è che quest'anno bisogna lottare per rimanere in corsa per i due titoli e continuare ad essere umili, sapere che non potremo vincere in ogni week-end.*»
Intanto, come sappiamo, a Silverstone la Mercedes ha dominato, con Hamilton imprendibile e Bottas risalito dalla nona alla seconda posizione... ●



VERSO
GP UNGHERIA

FOCUS

di Massimo Costa

C'è un ragazzo, neanche tanto giovane, che pur non correndo in F.1, pur non frequentando il paddock iridato da sei anni, riesce a suscitare un interesse globale al pari del bellissimo duello tra Vettel e Hamilton. Un personaggio che calza a pennello per i nuovi padroni della F.1, Liberty Media, un pilota che ha lasciato un profondo solco nel cuore non solo degli appassionati ma anche di chi frequenta il non sempre caloroso ambiente della F.1. Stiamo parlando di Robert Kubica, 76 Gp disputati tra il 2006 e il 2010, una vittoria all'attivo, un talento puro che all'epoca lo poneva tra i migliori. Senza se e senza ma. Il polacco che da

Kubica ora ci crede

IL POLACCO SPERA MOLTO DI ESSERE CHIAMATO DALLA RENAULT PER I TEST POST GP D'UNGHERIA. LUI SI SENTE PRONTO...

tempo ha eletto l'Italia a seconda patria, ha visto infrangere il proprio sogno il 6 febbraio 2011 in un rally minore ad Andora in Liguria, specialità che era la sua seconda grande passione. Ma che lo ha tradito. La mano destra salvata per un pelo dall'amputazione, i numerosi interventi chirurgici, la lunga riabilitazione, l'arto che non ha più recuperato la perfetta funzionalità.

Ma come già capitato ad altri grandi campioni offesi nel fisico - ricordiamo Alessandro Nannini e Alessandro Zanardi - niente può fermare la tenacia, la forza mentale, di un pilota che ha saputo esprimersi a livelli altissimi. Oggi Kubica, dopo un percorso tortuoso e lungo, si sente di nuovo un pilota di F.1 a tutti gli effetti. Messa definitivamente da parte l'esperienza nei rally, Robert ha ricominciato a inseguire quello che era divenuto il suo ufficio: l'abitacolo di una monoposto di F.1.

L'idea dopo Spa con la Rs01

Come è avvenuto questo cambio di passo? Cosa gli ha fatto scattare la molla di voler riprovarci? Pochi gli diedero importanza ma tutto è iniziato quando Kubica ha accettato l'invito di Renault Sport a partecipare a round di Spa del Trofeo RS01. Una vettura velocissima, con un grip sensazionale. Era il 25 settembre 2016. Su un tracciato così probante, Robert ha ottenuto il terzo posto in Gara-1. e gli si deve essere accesa la lampadina del «Ce la posso fare». Tutta un'altra musica rispetto al test con la Mercedes Dtm, nel gennaio 2013. È quindi iniziata un'intensa preparazione fisica che lo ha portato ad "assottigliarsi" come ai vecchi tempi. Poi, di nuovo, improvvisamente, il 19 aprile scorso Kubica è salito in prima pagina effettuando un test con una Gp3 del team Trident, a Franciacorta. Era la prima volta in assoluto che Robert saliva di nuovo su una monoposto da quando, il 3 febbraio 2011, era sceso dalla Renault

R31 che aveva guidato nei test di Valencia. Tre giorni prima del drammatico incidente di Andora. Non si è saputo molto di quel test a Franciacorta ma quel che poco che è trapelato è che come confronto vi era Kevin Ceccon (amico di Robert) e il polacco ha strabiliato i presenti. A quel punto, la convinzione di poterci provare con una F.1 era evidente.

Convinto dopo i test con la E20

Kubica si è quindi accordato con i vecchi amici della Renault, il team che nel 2010-2011 ancora si chiamava Lotus. Il destino ha voluto che ad ospitare il gran ritorno di Kubica in F.1, martedì 6 giugno con la E20 del 2012, fosse il circuito di Valencia. Racconta Alessandro Alunni Bravi, il manager di Stoffel Vandoorne, Esteban Gutierrez e Gianmaria Bruni che si sta occupando di Kubica in questa fase: «La Renault gli ha voluto dare un'opportunità e il risultato del test è stato straordinario. Alan Permane non ha avuto remore nel dirgli che lo aveva ritrovato sui livelli di quando era stato costretto ad abbandonare».

Il test valenciano ha rinvigorito Kubica, che a Sky pochi giorni dopo ha chiaramente detto: «Adesso voglio andare fino in fondo».

Detto e fatto, ecco un altro test tutto per lui a Le Castellet, sempre con la E20, lo scorso 12 luglio. Una prova ancora più stressante, con 500 km percorsi: «Sul circuito francese - spiega Alunni Bravi - il test è stato più spinto e Robert lo ha superato senza problemi. Così come la prova di estrazione dell'abitacolo, che è avvenuta entro i 5" richiesti, e al primo tentativo. Per verificare l'angolo di sterzata, è stata concessa la possibilità di passare nella corsia box nei due sensi e anche in questo caso, Robert è riuscito a girare perfettamente il volante. Ritengo che sia pronto a tornare in F.1 e sui livelli cui ci aveva abituato. Lui stesso è convinto di non aver perso nulla. Questi test sono stati affrontati per capire se Robert poteva essere uno dei piloti candidati per correre con Renault nel 2018. Ora può entrare tranquillamente nella lista».

Ora la parte decisiva

Il terzo passo che Kubica deve compiere, è quello di provare l'attuale Rs17, la monoposto di Hulkenberg e Palmer. Nell'aria c'è la partecipazione ai test di Budapest in programma martedì 1 e mercoledì 2 agosto. Spiega Alunni Bravi: «Stiamo parlando con Renault in questo senso, non è facile, ci sono dei contratti in essere da rispettare ma ci sono ancora alcuni giorni per definire la cosa». Quali sono gli ostacoli da superare?

Il regolamento dei test Fia F.1 (ricordiamo che vi è l'obbligo di schierare una sola monoposto) dice che un team, nei due dei quattro giorni di test programmati durante la stagione, può impiegare piloti che non hanno disputato più di due Gp. Renault, come rookie, a Sakhir aveva utilizzato Sergey Sirotkin e a Budapest avrà Nicholas Latifi. Kubica non può essere considerato un rookie, avendo disputato 76 Gp. Negli altri due giorni i team possono far scendere in pista i titolari. Il costruttore francese, in Bahrain ha schierato Hulkenberg e in Ungheria, di fatto, toccherebbe a Palmer. Kubica rientrerebbe nella fascia dei piloti esperti, resta da vedere se Renault deciderà di sacrificare l'inglese per il polacco. A far intuire che Kubica potrebbe essere al via dei test ungheresi il fatto che gli è stato impedito di sostenere alcune interviste che aveva programmato domenica scorsa. Che bolla qualcosa in pentola? Palmer è... nel pentolone da diverse settimane per l'inconsistenza dei risultati ottenuti finora rispetto a Hulkenberg. E le critiche nei suoi confronti non sono mancate da parte dei vertici Renault. Secondo indiscrezioni, doveva essere fermato dopo Silverstone ma Cyril Abiteboul lo ha assicurato, confermandogli che al Gp di Budapest ci sarà ancora lui. In ogni caso, il destino dell'inglese appare segnato. Allora la domanda che sorge spontanea è: perché, verificato l'adattamento di Kubica alla Rs17 e al viaggiare in pista in mezzo ad altri piloti, non far disputare le ultime gare 2017 al polacco? Con questa mossa, a parte l'impatto pubblicitario enorme che ne ricaverrebbe l'intera F.1, Renault e lo stesso Kubica potrebbero capire se vale la pena avventurarsi assieme verso il 2018 o se non è il caso di lasciar perdere. Prima che Renault bloccasse le interviste, Kubica alla vigilia del Gp di Silverstone aveva parlato con L'Equipe: «Non voglio rientrare tanto per farlo ma se accadrà, dovrà essere fatto ad alto livello. Non ho ancora girato sulle attuali monoposto ma direi che con una o due giornate su una vettura 2017 le mie possibilità aumenterebbero del mille per cento. Però è bene muoversi passo dopo passo, arrivo da lontano, non dimentichiamolo. I dubbi sulle mie capacità sono spariti con i test di Le Castellet, non temo più di non essere all'altezza. Resta però ancora tanta strada da fare. Ho delle limitazioni fisiche che però non incidono sulla guida. Devo compensare con la mano sinistra, che quindi si stressa di più, ma la guida non ne risente. Diciamo che ho più difficoltà nella vita quotidiana che non ritrovarmi su una F.1». ●



Pierre Gasly



COLOMBO

SUTTON-IMAGES.COM

Budafest

sballo da rookie

Undici piloti che non hanno mai disputato un Gp di F.1 parteciperanno alla 2 giorni di test che si terrà martedì 1 e mercoledì 2 agosto sull'Hungaroring, subito dopo la gara ungherese. In questi ultimi anni di test contingentati, con i piloti dei programmi Junior costretti a vivere ore e ore all'interno dei simulatori, ritrovarsi ben 11 giovani pronti a salire sulle F.1 rappresenta un evento. Questi test seguono quelli di Sakhir del 18-19 aprile e dove il numero di esordienti fu più esiguo. Le novità assolute, coloro che per la prima volta in carriera guideranno una monoposto di F.1 in un test collettivo, sono George Russell, Lucas Auer, Lando Norris, Gustav Malja, Nobuharu Matsushita, Nicholas Latifi. Alcuni di questi hanno, però, già avuto la possibilità di guidare delle F.1 seppur non dell'anno in corso in test privati, come Russell, Norris o Latifi. Due sono al momento i punti di domanda riguardanti le presenze all'Hungaroring. La prima, con maggior pathos, coinvolge Robert Kubica e

HUNGARORING, 1-2 AGOSTO: BEN 11 PILOTI CHE NON HANNO MAI CORSO IN F.1 SARANNO IN PISTA CON I NUOVI MOSTRI. SONO TANTI I SORVEGLIATI SPECIALI

la Renault, come leggete nell'intervista al polacco. L'altro punto di domanda coinvolge la Williams. A Sakhir si era rivelato utile il tester Gary Paffett che al momento è in lista per l'Ungheria. Ma la presenza dell'inglese che corre nel Dtm non è sicura: il team potrebbe optare per un giovane.

CHARLES LECLERC | FERRARI

Leader incontrastato della F2, che sta affrontando da rookie, il 19enne monegasco sta distruggendo tutti i record della categoria. A Budapest avrà la possibilità di guidare per una giornata la SF70H per la prima volta. Leclerc non è un novizio al volante di F.1. La Ferrari l'ha guidata nel 2016 nei test rookie di Silverstone percorrendo 19 giri pari a 112 km. Qualche tornata anche a Fiorano. Ma il "grosso" Leclerc lo ha fatto con la Haas-Ferrari quando nel 2016 ha ricevuto la possibilità di disputare le FP1 dei Gp di Gran Bretagna, Ungheria, Germania



Charles Leclerc

LA PRIMA DI LECLERC SULLA FERRARI SF70H

Nella due giorni di test collettivi che si svolgeranno dopo la disputa del Gp d'Ungheria tutte le attenzioni saranno catalizzate da Pierre Gasly e da Charles Leclerc il giovane monegasco attuale leader incontrastato in F.1 che per la prima volta salirà sulla SF70H



SUTTON-IMAGES.COM

e Brasile. In F.2, con la Prema, Charles ha vinto 5 gare su 12 e firmato tutte e 6 le pole nelle 6 qualifiche stagionali. In classifica, comanda con 188 punti contro i 121 di Markelov, secondo. Per lui è il 4° anno in formula ed ha una particolare caratteristica: ogni anno, ha cambiato categoria. Leclerc, scoperto fin dal karting da Nicolas Todt, nel 2014 ha debuttato nella F.Renault Alps con Fortec (2° con due vittorie), poi nel 2015 l'avventura nel Fia F.3 con Van Amersfoort (4° con 4 successi) e il 2° posto a Macao. Nel 2016, la Gp3 vinta senza troppi problemi col team Art. E ora, il dominio in Formula 2.

PIERRE GASLY | RED BULL

Ormai un veterano nel ruolo di rookie della Red Bull, il 21enne francese di Rouen è nella sala di attesa della Toro Rosso dove conta i giorni che gli mancano per debuttare in F.1. Almeno questo dovrebbe essere il suo logico percorso. Campione 2016 della Gp2 col team Prema, stagione nella quale si è giocato il titolo fino all'ultimo contro il compagno di squadra Giovinazzi, Gasly è stato per il momento "confinato" in Giappone nella Super Formula. In questo modo ha la possibilità di mantenersi in allenamento anche se in realtà gli appuntamenti sono appena 7 per un totale di 9 gare e con scadenze distanti tra loro, praticamente uno al mese. Inserito nel team Mugen ufficiale Honda, Gasly non sta brillando e su 4 corse il miglior risultato è una 5ª piazza ad Aida gara-2. Ha debuttato in F.E partecipando per la Renault e.dams alla tappa di New York ottenendo un 7° e un 4° posto. Il suo debutto in un test F.1 è avvenuto a Montmelò il 12 maggio

2015 con la Toro Rosso e il giorno seguente è salito sulla Red Bull, guidata anche a Spielberg. Nel 2016, ancora Toro Rosso a Montmelò, poi due giorni con la Red Bull a Silverstone. In aggiunta, Gasly ha anche svolto a fine 2016, ad Abu Dhabi, i test Pirelli. Quest'anno ha pilotato la Red Bull per una giornata nei test di Sakhir. In formula ha debuttato nel 2011 nella F.4 francese chiudendo 3° (4 vittorie). Nel 2012, la F.Renault europea ripetuta nel 2013 in una stagione che lo ha visto laurearsi campione (3 successi) guadagnandosi l'accesso al programma Junior Red Bull. Nel 2014 è stato vice campione Wsr 3.5 (battuto da Sainz) mentre nel 2015 ha debuttato in Gp2 con Dams. Poi, il passaggio in Prema e la conquista della serie.

GEORGE RUSSELL | MERCEDES

Sarà un test molto importante per il 19enne inglese di Kings Lynn. La Mercedes si dedicherà a lui per

George Russell



ben 2 giorni avendo l'intenzione di valutarlo seriamente lasciando a riposo i titolari Hamilton e Bottas. Russell, entrato da pochi mesi nel programma Junior del team diretto da Toto Wolff, aveva provato la W07 2016 in un test a Portimao lo scorso aprile, ma la W08 non l'ha mai assaggiata.

Quest'anno ha debuttato in Gp3 e con 2 successi comanda la classifica con 35 punti di vantaggio sul compagno di squadra Hubert. Russell è al 4° anno di formula ed è stato seguito dalla Infinity Sports Management. Il debutto è avvenuto nel 2014 quando ha partecipato al Brdc F4 vincendolo subito e anche alla F.Renault Alps, conclusa al 4° posto. Nel 2015, il salto in Fia F.3 (6° e una vittoria), categoria poi ripetuta nel 2016 (3° e 2 primi posti). Dopo-diché, la Gp3.

LANDO NORRIS | McLAREN

È una delle migliori promesse del motorsport britannico. Campione del mondo karting KF nel 2014, campione F.4 inglese nel 2015, l'anno seguente ha vinto la F.Toyota neozelandese, la Eurocup Renault e il Renault Nec.

Quest'anno ha debuttato nel Fia F.3: è 3° in classifica e in piena corsa per il titolo. Appena 17enne, il piccolo pilota inglese ha vinto di tutto compiendo i giusti passi, ma avendo anche le possibilità economiche di correre ovunque e di essere sempre in pista per svolgere test. Un dato non indifferente. Si dice anche che la famiglia Norris abbia risollevato le sorti del team Carlin reduce da un 2016 disastroso. Norris è seguito da Zak Brown, il Ceo McLaren che ovviamente lo ha inserito nel programma Junior del team. Per Lando sarà la prima volta con le attuali F.1, ma si è già allenato con vetture di Gp2 e, si dice, anche di F.1. Nell'ambiente gira la battuta: "Breakiing news, oggi Norris non ha girato".

LUCAS AUER | FORCE INDIA

Attualmente 2° in Dtm, dove dal 2015 è pilota Mercedes, il 22enne austriaco Auer avrà la sua prima occasione al volante di una monoposto di F.1. Il nipote dell'ex F.1 Gerhard Berger, attualmente in carica proprio nel Dtm nel ruolo di responsabile della serie, ha costruito la sua carriera nel Fia F.3 correndovi nel 2013 (4° con 1 vittoria) e nel 2014 (4° con 3 successi). In precedenza si era fatto le ossa nella F.3 tedesca, vice campione, e nelle formule asiatiche conquistando il titolo JK Asia nel 2011 con la italiana Eurointernational. Il test con Force India è un regalo della Mercedes e del Dtm, sempre attenti a creare un link con la F.1.

NIKITA MAZEPIN | FORCE INDIA

18enne di Mosca Mazepin avrà a Budapest la seconda chance di guidare una F.1. Legatosi alla Force India come Development Driver, Mazepin aveva provato la Force India nei test di Silverstone 2016 per due giornate. Ottenendo anche discreti risultati. Erede di una famiglia russa che non ha problemi economici, nel 2015 Nikita ha gareggiato nella Eurocup Renault e nel Nec (12°). Nonostante i risul-



Lando Norris

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



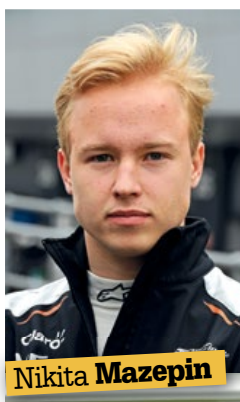
Lucas Auer



tati poco incoraggianti, nel 2016 è salito nel Fia F.3 adottando il sistema Stroll, ovvero divenendo padre e padrone di una squadra, la inglese Hitech. 20° in campionato si è fatto notare per una assurda aggressione a Iltott dopo le libere di Budapest (due pugni in faccia all'inglese che rimediò un occhio nero). Incredibilmente, la Fia non lo punì adeguatamente. Quest'anno sta ripetendo il Fia F.3, ma non si vedono miglioramenti: è 15°.

NICHOLAS LATIFI | RENAULT

Figlio di una ricca famiglia canadese, il padre possiede un innumerevole numero di Ferrari F.1 del passato che guida personalmente, il 22enne Latifi si è unito a Renault per la quale ha già saggiato la E20 del 2012. Budapest sarà la sua prima volta in una prova collettiva. Due settimane fa ha vinto la sua prima gara di F.2 a Silverstone e nel campionato è 4°. Nel 2016 si era piazzato 16° in Gp2. L'anno precedente ha corso nella Wsr 3.5 11° ed ha svolto anche gare Gp2. Nel 2014 si era dato da fare nel Fia F.3 (10°) debuttando anche in Wsr e in Gp2. Fia F.3 e British F.3 nel 2013. Il suo debutto agonistico in Europa è avvenuto in Italia nel 2012 quando partecipò ad alcune gare della F.3 per JD Motorsport.



Nikita Mazepin





Nicholas **Latifi**



COLOMBO

SEAN GELAE | TORO ROSSO

Il 20enne indonesiano è il figlio di Ricardo Gelael, colui che ha permesso a Giovinazzi di arrivare dov'è ora finanziandone la carriera. Amico fraterno di Antonio, Sean si sta dando da fare nella Formula 2 col team Arden dove occupa il 17° posto. Non sarà un debutto assoluto per Gelael quello con la Toro Rosso in quanto ha già maturato esperienza nel test di Sakhir totalizzando 422 km. Gelael nel 2016 ha corso in Gp2 con Campos finendo 15° e assieme a Giovinazzi si è distinto in alcune gare Endurance. In precedenza, ha corso in Wsr e Fia F.3.

COLOMBO



Santino **Ferrucci**

SANTINO FERRUCCI | HAAS

Americano del Connecticut, origini chiaramente italiane, Ferrucci è parte del Development Driver della Haas per la quale ha guidato nei



Gustav **Malja**



due giorni di test a Silverstone 2016 totalizzando 954 km. Sbarcato in Europa nel 2014 nel campionato Fia F.3, non ha ottenuto granché mentre l'anno seguente si è piazzato 11°. Nel 2016 il debutto in Gp3 (12°) ma con deludenti risultati (miglior piazzamento un 8° posto a Montmelò gara 2).

GUSTAV MALJA | SAUBER

Prima volta in F.1 per Malja, 21enne svedese di Malmö. A Budapest guiderà la Sauber. Quest'anno è impegnato in Formula 2 e nella classifica generale è 11° con all'attivo un 3° posto a Monaco gara 2. Nel 2016 era in Gp2 con la italiana Rapax (13°) categoria che aveva già assaggiato nel 2015 mentre era in World Series Renault 3.5 (9°). Dal 2011 al 2014 ha corso tra F.Adac Master (vice campione nel 2012) ed Eurocup F.Renault.



COLOMBO

COLOMBO



Nobuharu **Matsushita**

NOBUHARU MATSUSHITA | SAUBER

In vista dell'accordo con la Honda, la Sauber si era accordata per far girare Matsushita, prodotto della casa giapponese. Il 23enne di Tokyo sta correndo in Formula 2 ed è settimo con una vittoria conseguita a Montmelò gara 2. Nel 2016 in Gp2 ha chiuso 11esimo con un successo mentre nel 2015 ha debuttato in Gp2 risultando nono e con una vittoria. Nel 2014 ha vinto il campionato giapponese di F.3 e nel 2012 la F.Challenge nazionale, una sorta di F.4. ●

COLOMBO



VERSO
GP UNGHERIA

DA QUATTRO ANNI, INFINITI RECLUTA GIOVANI TECNICI: I MIGLIORI LAVORANO DODICI MESI PRESSO IL CENTRO RICERCHE EUROPEO E NEL TEAM RENAULT F.1. TRA I VINCITORI L'ITALIANO MANFREDINI

L'INIZIATIVA

di Sergio Remondino

Talent da Formula Uno



ACADEMY DA FORMULA UNO

Riccardo Manfredini, il primo da sinistra nella foto, scattata presso il team Renault F.1 a Enstone, è l'italiano che ha vinto insieme ad altri sei giovani le selezioni dell'Infinity Engineering Academy 2016



Lavorare in F.1. Un sogno per molti giovani, che diventa realtà per qualcuno. Grazie all'Infiniti Engineering Academy, sorta di talent per studenti in ingegneria che, nato quattro anni fa, è letteralmente "esploso" tra le mani dei suoi "inventori". Partita con una risposta di 1000 curriculum ricevuti nel 2014, l'iniziativa del marchio di lusso della Nissan è cresciuta alla velocità della luce, tanto che per partecipare alle selezioni 2017 sono arrivati agli organizzatori oltre 12mila curriculum! La posta in gioco è alta - perché vincere una delle sette zone mondiali in cui è stata suddivisa l'Infiniti Engineering Academy significa lavorare per 6 mesi nell'European Technical Centre Infiniti di Cranfield e per sei mesi nel team Renault F.1 basato a Enstone - ma il successo è di quelli clamorosi. E le cose belle sono due: a capo dell'iniziativa c'è un italiano, Tommaso Volpe, ed uno dei sette vincitori della selezione 2016 è un ragazzo di Brescia, Riccardo Manfredini, che attualmente sta lavorando proprio a Enstone, dove si occupa di progettazione di particolari destinati alla Renault F.1! In una fase di incertezza economica e sociale difficile come quella che il nostro Paese sta vivendo ormai da anni, soprattutto per i giovani, fa piacere vedere che noi italiani sappiamo sempre farci valere all'estero, dove ci facciamo apprezzare e rispettare per le nostre qualità. Una bella risposta, che il talent di Infiniti con ferma e sottolinea...



Un italiano a capo dell'iniziativa

Tommaso Volpe, 42anni, formazione basata su studi economici, esperienze in Ferrari e Lotus, è anima e cuore dell'Academy: chi meglio di lui per capirne e conoscerne essenza e significato? «Il progetto è iniziato nel 2014 - spiega il Direttore del Motorsport e Performance Project di Infiniti - quando eravamo title sponsor di Red Bull in F1, quindi senza nessun coinvolgimento tecnico. Un aspetto che ci mancava. Da qui, l'idea di un'iniziativa che desse a giovani studenti d'ingegneria l'accesso alla F1 attraverso di noi. Tutto è partito dalla Red Bull Racing F1, per cercare nuova linfa, nuovi cervelli, nuove idee. Ed il successo è stato immediato, con 1000 curriculum inviati al primo reclutamento, svolto prevalentemente su internet, per tre posti disponibili. Da questi 1000 candidati sono stati invitati in Gran Bretagna 12 finalisti e da qui sono emersi i 3 che poi sono andati a lavorare in F1. Un inizio incoraggiante ma io ho pensato che quello era, appunto, uno step di partenza e bisognava fare di più».

CON LE SELEZIONI, SUDDIVISE IN SETTE ZONE, SIAMO NOI CHE ANDIAMO A CERCARE GIOVANI CANDIDATI

TOMMASO VOLPE



- E quindi?

«Ho pensato che se davvero volevamo fare qualcosa di grande, la selezione non poteva essere unica, globale, ma locale e così abbiamo dato vita a selezioni regionali di interesse per Infiniti. Le zone che abbiamo creato sono quelle di Stati Uniti, Canada, Messico, Europa e Russia, Middle East, Cina e Asia-Pacifico. Il grande cambiamento è stato quello di andare noi a cercare studenti in giro per il mondo anziché aspettare genericamente l'invio di curriculum. L'agenzia specializzata nel reclutamento di ingegneri che collabora al progetto fa la screma-



tura e ci comunica i dieci migliori di ogni zona e da lì noi facciamo le selezioni finali. Dove da 70 ragazzi ne rimangono 7».

- Uno su dieci (per zona) ce la fa: sembra un gioco un po' crudele...

«Le finali sono basate su eventi della durata di due giorni, al termine dei quali viene stabilito il vincitore di ogni zona. Queste sono organizzate in maniera strutturata ed oggettiva. Due dei selezionatori, per cominciare, sono un senior engineer di Renault Sport e uno di Infiniti, poi ci siamo io e altri esper-

I SETTE VINCITORI DELL'INFINITI ENGINEERING ACADEMY 2016



CATLIN BUNT

Zona selezione Usa
Età 24 anni
Università Kettering University (Michigan) e Oxford Brookes University (Gb)
Nata a Rockford, Illinois (Usa)



FELIX LAMY

Zona selezione Canada
Età 21 anni
Università McGill University (Canada)
Nato a Gatineau, Quebec (Canada)



ALEXANDROS PALAIOLOGOS

Zona selezione Messico
Età 23 anni
Università Tecnologico de Monterrey
Nato a Mexico City (Messico)



RICCARDO MANFREDINI

Zona selezione Europa
Età 24 anni
Università Politecnico di Brescia
Nato a Brescia (Italia)



XUEZI (SALLY) LI

Zona selezione Cina
Età 23 anni
Università Beijing Institute of Technology
Nata a Chengdu (Cina)

DALLA SCUOLA ALLA F1

Nella foto grande, la Renault R.S.17 F.1 di Palmer a Silverstone.

A destra, Riccardo Manfredini, ora in forza a Enstone. In basso Tommaso Volpe, il manager italiano che porta avanti l'Infiniti Engineering Academy



ti. L'altro grosso cambiamento, oltre a quello di andare noi a cercarci giovani ingegneri di talento in tutto il mondo, è quello che prevede la suddivisione dell'anno di lavoro come da contratto in sei mesi presso l'Infiniti Technical Center e sei mesi presso il Team Renault F.1 a Enstone. Un aspetto fondamentale per noi, perché vogliamo portare i ragazzi a lavorare in F.1 ma vogliamo anche usufruirne dell'esperienza noi di Infiniti. L'altro tema importante che vogliamo approfondire con l'Academy è che ci sono delle similitudini tra F.1 e produzione



SHIHAB SOLAIMAN
Zona selezione
Middle East
Età 23 anni
Università
The Petroleum
Institute
Nato a
Abu Dhabi (Eau)



JADEN PARTRIDGE
Zona selezione
Asia-Oceania
Età 21 anni
Università
Queensland University
of Technology
Nato a Nundah (Australia)

Riccardo cuor d'italiano

BRESCIANO, 25 ANNI, MANFREDINI HA VINTO LA FINALE E ADESSO LAVORA NEL TEAM RENAULT F.1. IL RACCONTO DELLA SUA ESPERIENZA

È italiano, di Brescia, uno dei sette vincitori dell'Infiniti Engineering Academy 2016. Si chiama Riccardo Manfredini, è di Brescia, ha 25 anni e si è appena laureato in ingegneria meccanica con una tesi sui condotti aerodinamici dei paraurti anteriori per una riduzione della resistenza all'avanzamento nelle vetture di serie.

- Perché hai partecipato alla selezione?

«Ho scoperto della sua esistenza mentre partecipavo all'evento Formula Studenti in Michigan con il team dell'Università di Brescia e mi è sembrata subito un'opportunità incredibile: sei mesi in F.1 e sei nell'industria dell'automotive sono una cosa eccezionale! Così ho deciso di tentare ed è andata bene!».

- Come funziona? È difficile partecipare alla selezione?

«No. Si comincia andando sul sito internet specifico, dove scarichi il modulo per inviare il curriculum. Poi loro fanno una serie di domande di carattere sia motivazionale che di conoscenze tecniche a tutti i partecipanti. Da questa prima scrematura rimane qualche centinaio di candidati, che hanno accesso ad un colloquio via remoto (Skype) in inglese. È un vero e proprio colloquio di lavoro, si parla di se stessi, del proprio background. Ci sono dei



**TOMMASO VOLPE,
HA APERTO UNA
BUSTA E HA DETTO:
"THE WINNER IS":
E HA PRONUNCIATO
IL MIO NOME!**

RICCARDO MANFREDINI



topics relativi a F.1 e industria auto, che servono loro per comprendere qual è il tuo grado di conoscenze e preparazione. Seguono domande sulla capacità di gestire i contatti con i media, di lavorare in gruppo e via dicendo. È da questi colloqui che vengono selezionati i dieci finalisti di ogni regione. Questi vengono invitati per la finale: quella europea s'è svolta direttamente alla Renault F.1, a Enstone».

- Come si svolge questa "battaglia finale"?
«Le finali sono basate su una serie di sfide di

natura molto diversa. Devi costruire una vettura ibrida, progettare uno stabilimento di produzione per vetture Infiniti, affrontare il media challenge con i giornalisti, c'è sempre poco tempo per le risposte. Ad esempio per progettare il layout della fabbrica avevamo un'ora. E lo dovevamo fare insieme ad altre quattro persone scelte da noi stessi. Serve per vedere la tua capacità di essere leader, di costruire un gruppo di lavoro. Molte delle sfide sono improntate a capire la tua capacità di lavorare in squadra. Siamo andati anche su una Infiniti guidata da Kevin Magnussen (pilota Renault F.1 2016, n.d.r.), con il responsabile tecnico del team di F.1 Bob Bell che ci faceva domande mentre la vettura era in sbandata controllata! C'è poi un esame tecnico, una cinquantina di domande alle quali devi rispondere da solo su tutti gli argomenti, dall'aerodinamica all'elettronica alle reazioni di una vettura da corsa e via dicendo. Poi la giuria si riunisce e decide. Ognuno dà le sue valutazioni e alla fine del secondo giorno viene proclamato il vincitore».

- Quando hai saputo che avevi vinto?

«Eravamo nella sala della selezione e c'erano tutti i giudici, su un palco. È arrivato Tommaso Volpe con una busta in mano, l'ha aperta



LA F1 NON È PIÙ UN SOGNO

Nico Hulkenberg sulla Renault R.S.17, a fianco. Sotto, Tommaso Volpe (al centro) con alcuni giovani dell'Academy e con Andy Todd (alla sua destra) del centro ricerche Infiniti

di serie, le sfide ingegneristiche alla fine sono comuni: massimizzare la performance con il materiale che hai a disposizione, minimizzare i pesi, massimizzare l'efficienza aerodinamica e via discorrendo. I contesti e le regole sono differenti ma lo spirito della soluzione tecnica che l'ingegnere deve cercare è il medesimo».

- Serve, anche, per rinforzare i contatti fra i tre marchi...

«Certo! Per noi, questo, è anche un modo per investigare su nuove aree di collaborazione tra Infiniti e Renault, una partnership strategica perché interna al gruppo Nissan-Renault. L'unico limite è la fantasia e la nostra volontà di fare delle cose. Le sinergie all'interno dell'alleanza hanno raggiunto nel 2016 la cifra di 5 miliardi di euro che Nissan-Renault-Infiniti ha avuto su costi di ricerca e sviluppo, acquisti e via dicendo. L'Academy è un trait d'union fra technical center e fabbrica di F.1 e ci serve anche per investigare, ad esempio, su cosa le due entità possono fare insieme, su cosa viene fuori».

- Come organizzate l'anno di lavoro dei vincitori?

«I sette entrano in un anno che cambia loro la vita. Vengono trasferiti in Gran Bretagna a nostre spese ed inseriti in ambienti di lavoro esistenti. Nel Technical Center vanno a far parte del programma ingegneri e si occupano di test ma anche di sviluppo di design, aerodinamica e altri settori. In base ai profili, alle specializzazioni, affidiamo loro progetti da seguire coerentemente con la loro formazione e specializzazione. Idem in Renault. Vengono messi a seguire progetti già in atto. Hanno un tutor che li segue, Andy Todd in Nissan e Nick Chester in Renault F.1. Li mettiamo a vivere nella stessa abitazione ed anche questa è un'esperienza utile, formativa. Inoltre, diamo loro una vettura Infiniti per andare a lavorare, li aiutiamo in tutto. E hanno uno stipendio, quello previsto in Gran Bretagna per gli studenti lavoratori, intorno ai 1000 euro al mese. Li mettiamo insomma nella condizione di entrare nel mondo del lavoro avendo tutto quello che occor-



LO SCOPO NON È TROVARE UN LAVORO A DEI GIOVANI MA OFFRIR LORO UNA GRANDE ESPERIENZA

TOMMASO VOLPE



re per dare il massimo. Oltre a tutto questo, li coinvolgiamo nelle attività media. Nell'ultima fase della selezione non testiamo solo le loro capacità tecniche ma anche la loro capacità di lavorare con gli altri, in gruppo, e sotto pressione. Vengono intervistati da giornalisti che poi ci fanno un report del quale noi teniamo conto al momento della decisione finale. Le persone che hanno propensione alla comunicazione sono avvantaggiate. Per noi i selezionati devono diventare anche degli ambasciatori».

- E dopo? Cosa succede? Ci vuole fair play nel caso qualcuno dei ragazzi vada a lavorare da un'altra parte...

«Ed è già successo! Noi vorremmo tenerli tutti, specialmente dopo aver investito così tanto, però sono studenti: prima devono finire la loro formazione. Rimaniamo in contatto e vediamo cosa succede. Finora ne abbiamo assunti due, ad esempio, perché erano vicini alla laurea. Crediamo così tanto nel messaggio del progetto che preferiamo puntare sull'idea di dare un'opportunità a questi talenti prima ancora che un lavoro».

- Un progetto di R&D, di ricerca e sviluppo, sul "materiale umano" anziché su quello tecnico...

«È così! Il valore umano per Infiniti è fondamentale. Lo privilegiamo per differenziarci dai nostri concorrenti. Il concetto "disegnato intorno al cliente" è nostro». ●

e ha detto il classico: "And the winner is..." Riccardo!».

- Che emozione!

«Incredibile. Ho impiegato due settimane a rendermi conto. Subito non ci credi nemmeno, è talmente difficile che non ci puoi pensare. Io non credevo nemmeno di arrivare alla finale!».

- E adesso?

«Ho fatto i sei mesi nel centro Infiniti e adesso sto facendo i sei mesi in Renault F.1. Mi occupo di aerodinamica, nel team che studia la correlazione tra metodo Cfd di progettazione al computer, galleria del vento e risultati in pista. Di recente mi hanno spostato nel front team, la squadra che si occupa dell'ala anteriore. Sto lavorando con il Cad sugli elementi di supporto dell'ala: simulazione, analisi, controllo dei vortici».

- Finita questa magnifica esperienza cosa farai?

«Mi piacerebbe restare qui, se ce ne sarà la possibilità. Mi sono trovato molto bene, se piaccio...Altrimenti vedrò. Devo ancora decidere quali sono le mie priorità. Qui, mi piace molto...». ●

Giovinazzi non demorde

L'ANNUNCIO DELLA CONFERMA DEI PILOTI HAAS NON DISTOGLIE ANTONIO DALL'OBIETTIVO. DIVENTARE TITOLARE IN F.1 NEL 2018

Si fa sempre più fitto il programma di Antonio Giovinazzi all'interno del Team Haas F1. Dopo la prima delle sette sessioni di "Prove libere 1" che costituiscono il programma del pilota pugliese con la scuderia americana, il terzo pilota della Ferrari è rimasto sul circuito di Silverstone per due giorni di test Pirelli in chiave 2018. Insieme a Lance Stroll, il 23enne italiano ha compiuto 220 giri della pista del Northamptonshire, compiendo numerosi stint con slick, rain e intermedie. I due piloti hanno pienamente rispettato il programma di lavoro previsto dalla Pirelli. Giovinazzi ha messo in cascina chilometri e acquisito esperienza, obiettivo principale in questa fase della stagione per il ragazzo di Martina Franca, che ovviamente punta ad un ruolo di prima guida nel 2018. Dove, è ancora da definirsi. Anche perché il segnale inviato da Gene Haas nei giorni successivi al Gran Premio di Gran Bretagna non lascia adito a troppe interpretazioni. In merito al duo titolare nella prossima stagione, l'americano è stato lapidario: «*Proseguiremo all'insegna della continuità sotto molti aspetti e manterremo lo stesso line-up del 2017, con Romain Grosjean e Kevin Magnussen. In questo campionato, entrambi si stanno compor-*

tando molto bene e ci sono tutti i presupposti affinché nel prossimo campionato possano fare ancora meglio».

Punto e a capo per Antonio, che si auspica arrivi qualche segnale in vista del Gran Premio d'Italia. La sensazione è che il mese di settembre sarà davvero decisivo e che le parole di Haas non lo turbino più di tanto. Anche perché, nella mente del pilota italiano, la scuderia americana è soltanto una delle varie opzioni.

«*Ho terminato il mio secondo giorno di test Pirelli, con un bilancio differente dal primo. Abbiamo completato dei buoni run con le gomme intermedie, date le condizioni della pista. Nel pomeriggio abbiamo rimontato le slick e svolto un lavoro proficuo fino al termine della sessione. La due giorni è stata senza dubbio positiva, ho fatto i chilometri che mi ero prefissato e tutto è andato secondo le attese. Quando sono arrivato in Inghilterra non salivo in macchina dal Bahrain e avevo la necessità di prendere confidenza con la macchina e comprendere come lavora il team*».

Al termine delle due intense giornate, nonostante le sollecitazioni della pista inglese, Giovinazzi non ha accusato particolari risentimenti fisici, sorprendendo tutti per la rapidità con la quale si è adattato alla



COLOMBO

Vf-17. La mole di lavoro svolto al simulatore ha sicuramente contribuito a farlo trovare subito reattivo.

«*Si, è stato davvero cruciale. E lo si era compreso anche in Australia, dove sono salito in pista soltanto in occasione delle libere 3 e non ho avuto grossi impatti nel trovare il ritmo dei miei rivali. Anche dal punto di vista fisico, tutto è ok. Con queste vetture viaggiamo al limite. In termini di forza G, lo stress sul collo nelle curve Copse e Becketts, con i loro cambi di direzione, è mostruoso. Le stesse curve le facevo in pieno in Formula 3 a velocità molto più ridotte e vi assicuro che l'effetto sul fisico non è nemmeno comparabile*».

Sovente il pilota pugliese, che all'interno del team Haas F1 ha lavorato con l'ingegnere italiano Giuliano Salvi, lascia di stucco per la rapidità nel calarsi nel nuovo contesto ed essere subito competitivo. Il segreto, spiega Antonio, è soprattutto nello... studio. «*Mi soffermo a fondo sull'analisi di tutti gli aspetti e funzioni tecniche della vettura, in particolare di sterzo e volante. Questo studio mi fa risparmiare molto tempo. Le funzioni da compiere in pista devono diventare automatiche prima possibile, in modo da potermi dedicare esclusivamente alla guida*».

SUTTON-IMAGES.COM

Giovinazzi in azione con la Haas. Dopo le libere del venerdì ha affettuato anche nei due giorni di test successivi al Gp di Gran Bretagna a Silverstone



CUORE DA CORSA



Ickx il pilota del'eterno ritorno

NELLA 25 ORE DI SPA DELLA FUN CUP VW L'ASSO BELGA HA GUIDATO IN PROVA FACENDO POI DA COACH AI SUOI FIGLI VANINA, LARISSA, ROMAIN, CLÉMENT E JOY, 76ESIMI AL TRAGUARDO



GIOIE DEL GENERE IN PASSATO ERANO CAPITATE SOLO A PATRIARCHI DI GRANDI DINASTIE DA CORSA, TIPO GLI ANDRETTI E GLI UNSER SU TRACCIATI QUALI DAYTONA E INDIANAPOLIS. STAVOLTA È TOCCATO A ICKX VEDER CORRERE SOTTO I SUOI OCCHI I SUOI CINQUE FIGLI SULLA MAGICA SPA, PER... 25 ORE!



DINASTIA IN PISTA NEL NOME DI JACKY

Ickx sul Maggiolino contrassegnato dalla X, con l'equipaggio di famiglia composto dai cinque figli, la più esperta tra i quali è Vanina, ultima della fila a destra. In basso, l'omaggio dei marshal di Spa a Ickx e, a sinistra, Jacky con Alberto Bergamschi, veterano della Fun Cup



di **Mario Donnini**

L'ha fatto di nuovo. A settantadue anni e mezzo, Jacky Ickx è tornato nell'abitacolo di una macchina da corsa, anche se per girare solo in prova, ma nel modo più sorridente, caldo e tenero concepibile da mente umana. Nella recente 25 Ore di Spa, classicissima endurance della Fun Cup Volkswagen, dando vita a un fantastico equipaggio, coi suoi cinque figli, su una vettura blu notte, il mitico colore del suo casco, contrassegnata dalla lettera X rossa.

E così colui che da molti viene considerato il più grande campione endurance di tutti i tempi, Monsieur Le Mans e pilota che più si esaltò da giovane sullo spietato tracciato delle Ardenne nella versione assassina di 14 km - dove 49 anni fa vinse la 1000 Km con Redman il quale raccontò: «*Jacky mi prese da parte prima del via dicendomi: "Ehi, piove. Iniziamo calmi, ok? Tanto è solo una corsa endurance, c'è tempo". Parti lui, con la nostra Ford. Be' al primo giro aveva quasi venti secondi di vantaggio sul secondo...*» - , ha riscoperto sull'addolcito e sintetizzato lay-out di Spa-Francorchamps il gusto d'essere guru delle gare di durata e, soprattutto, patriarca, papà e pilota per sempre, riavvicinandosi a corse, famiglia, carriera e alla sua stessa immensa leggenda.

Onore alla dinastia Ickx

Sull'anfiteatro naturale, in cui vinse cinque edizioni della 1000 Km e una della 24 Ore, Jacky stavolta ha pensato solo a godere la reunion dinastica, peraltro riuscendoci perfettamente.

Curiosamente, nel lontano 1965, il primo Ickx a vincere la locale 24 Ore non era stato lui, ma il fratello maggior Pascal, il quale a sua volta aveva avuto nel padre Jacques, classe 1910, un modello di pilota pioniere, oltre che ex campione belga, rallyista degli albori e in seguito autorevolissimo giornalista.

Stavolta però gli Ickx in gara sono cinque e in un colpo solo. Anzitutto Larissa e Vanina, nate dal matrimonio di Jacky con Catherine Blaton, erede di un cospicuo patrimonio immobiliare e nipote del glorioso veterano della 24 Ore di Le Mans Jean Blaton, in arte "Beurlys". Quindi con Clement, Joy e Romain, figli di seconde nozze, che videro lo stesso Ickx impalmare Maroussia Janssen, a sua volta figlia del barone Paul Janssen, fondatore della Janssen Pharmaceutica.

Garone di Romain, in top ten

E tocca all'inesperienza agonistica fatta persona, ossia al baby Romain, regalare una grande sorpresa a tutti, dopo tre ore di gara: un'incredibile entrata nella top ten, con ben 121 Maggiolini intenti a darsi inferocita battaglia. Fino a che la domenica mattina arriva l'errore che sterza le sorti dell'avventura, visto che proprio Romain a Les Combes tampona un avversario, finendo ai box col Maggiolino malconco e oggetto di una lunghissima riparazione da parte dell'equipe 4Ra



ce, per andare a riprendere la competizione: «L'incidente è dovuto a un mio errore, mi spiace ma può capitare e questo comunque nulla toglie al fascino della nostra esperienza». Alla fine, dopo i turni di tutti e cinque gli Ickx boys & girls, la Vw contrassegnata con la X riesce a vedere la bandiera a scacchi in 76esima piazza.

Il perché di uno strano ritorno a metà

Un grande ritorno, quindi della dinastia Ickx, ma per Jacky una rentrée solo a metà e il perché lo spiega lui: «Nel corso di qualche giro che ho effettuato durante le prove mi sono reso conto che a 72 anni stando nell'abitacolo di una macchina da corsa non sono più al mio posto naturale. In verità gli automatismi sono subito tornati a galla ma un conto è guidare per qualche giro, altra cosa è tuffarsi in un mucchio selvaggio di circa centoventi partecipanti. E allora ho preferito limitare la mia presenza solo alle prove... E dire che nel corso della mia carriera sono anche stato capace di effettuare turni da tre ore consecutive di guida, mentre ora preferisco guardare i miei figli e godere della loro passione che ovviamente resta anche mia. In ogni caso, è proprio vero: c'è un tempo per tutto. E stavolta è stato bello vedere tutti i miei figli impegnati in pista, con uno spirito che mi ha ricordato molto la mia prima partecipazione alla Parigi-Dakar, nel 1981 al volante di una Citroen Cx, con l'attore Claude Brasseur».

Ickx, l'eterno addio e l'eterno ritorno

Ma l'inconsueta apparizione in prova di Jacky Ickx al volante del Maggiolino X, seppur culminato con un dns, che sta per "do not start", cioè di fatto un "non partito", segna comunque a suo modo una prosecuzione contumace della lunghissima carriera del pilota belga. I cui tanti annunciati addii in realtà sono superiori a quelli di Pelé al calcio nonché ai ritiri di Michael Jordan dal basket, a testimonianza d'un legame ombelicale fortissimo, inestinguibile e financo sofferto tra l'asso belga e le corse.

Mille modi per dire basta e poi ripensarci

Deb in F.1 nel 1966, seppur con una monoposto di F.2 ammessa al via nel Gp di Germania sulla maestosa Nordschleife, la carriera di Jacky nei Gp dopo 8 vittorie, 13 pole e 14 giri più veloci, entra in una spirale di crisi precoce quando non ha ancora compiuto trent'anni.

E già a fine 1976, dopo la catastrofica stagione sulla Williams-Wolf con quale per ben quattro volte sperimenta l'atroce delusione della mancata qualificazione, esce dal giro iridato restando senza squadra per il 1977 e guardandosene bene dal cercarla, mentre con la Porsche, tra Silhouettes Gr.5 con la 935 e trionfi a Le Mans a bordo della 936, appare all'apice della carriera endurance.

Eppure la presenza di Regazzoni nella Indy 500, con l'impegno a qualificarsi e a saltare parte delle prove del Gp di Monaco, liberano one shot un posto sull'Ensign, tanto che il belga ci riprova, riuscendo a mettere in griglia di partenza in extremis la N177, con la quale giungerà in gara decimo. Sembra finita, per lui, in F.1, a trentadue anni suonati, ma a metà dell'annata successiva di nuovo Morris Nunn



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

UNA LEGGENDA DA FRANCOBOLLO

Sotto, il francobollo emesso dallo Yemen che ritrae Ickx vincitore a Le Mans, 1969. Sopra, eccolo con l'Ensign nel 1978, su Ligier nel 1979 e con la Porsche a Spa nel 1985. Quindi, a destra, nella Can-Am 1979: le tante fasi del suo lungo addio



- specializzato nella rivitalizzazione di vecchi campioni ritenuti a torto in disarmo, vedi anche Amon e Regazzoni -, resta senza piloti, lo richiama alle armi e Jacky dice di sì ancora una volta. Producendosi in alcune apparizioni ben poco gloriose e una mancata qualificazione in Svezia 1978, dopo la quale Ickx che a detta dello stesso Nunn sembra quasi in crisi mistica, preferisce lasciar perdere con i Gp. Ma ancora una volta non sarà per sempre.

Il saluto alla F.1 con la Ligier

È solo questione di tempo. Nel 1979 a metà stagione l'ultracompetitiva Ligier perde Patrick Depailler per un incidente in deltaplano e al posto dello sfortunato ma spericolato Patrick viene chiamato proprio Jacky Ickx, il quale a 34 anni coglie l'inattesa chance di rimettersi al volante di una monoposto di fatto vincente. Il risultato finale sarà sconcertante, perché il belga non riuscirà a andare oltre il 5° posto, peraltro sempre ben distanziato dal compagno di colori Jacques Laffite. «Ormai nel piede mi manca un secondo e non ho alcuna voglia d'andarlo a cercare» - commenta filosoficamente Jacky. A Watkins Glen, ultima gara della stagione 1979, in griglia va a abbracciare Mario Andretti, 39enne campione 1978, dicendogli semplicemente: «Mi



L'IMPOSSIBILITÀ DI DIRE BASTA PER SEMPRE

A sinistra, il Maggiolino degli Ickx a Spa. Sopra, Jacky su Porsche 908 J a Le Mans 1980, quando giunse 2° in quello che doveva essere un addio poi autosmentito. Sotto, Jacky alla Dakar 2000 con Vanina, che vediamo anche in basso



SUTTON-IMAGES.COM

sento l'ultimo di un'epoca che non c'è più, ma forse anche tu puoi dire la stessa cosa, per cui salutandoti saluto per sempre la F.1». Poi prende la partenza e poco dopo è già fuori. La sua carriera in F.1 è finita per sempre. Così come a suo dire chiude anche con le competizioni internazionali di velocità, dove al volante della Lola Can-Am si aggiudica il titolo. Sul resto è categorico: «Nel 1980 correrò solo la 24 Ore di Le Mans e poi mai più sull'asfalto, perché da lì in poi mi darò solo ai raid africani».

Il finto commiato con Le Mans

Okay, sembra la fine, ma non è mica vero. Sulla carta Jacky disputa la 24 Ore di Le Mans con una Porsche 908 J di Joest in coppia con lo stesso patron del team. Ma in realtà la barchetta è una 936 ex ufficiale smontata e rimontata nell'atelier del team tedesco, con una quantità e qualità di ricambi e assistenza da far paura, più lo sponsor ufficiale della Casa tedesca, la Martini.

Alla Sarthe Ickx e Joest attaccano e corrono per vincere, ma un problema al cambio gli tarpa le ali, lanciando verso il trionfo il pilota costruttore Jean-Rondeau in coppia con Jassaud. Ickx a fine gara è chiaro: «Non sono riuscito a vincere e per me è finita, non correrò mai più in pista».



Il ritorno di fiamma con la 936

Vero, nel 1981 sembra correre solo la Dakar, ma poi verso primavera la Porsche lo richiama, togliendo dal museo la gloriosa 936 e montandoci quello che sarà il motore della futura 956 gruppo C, così Jacky non dice di no, andando a trionfare alla Sarthe con Bell e commentando candido: «Okay, ci ho ripensato ma forse tornerò ancora o forse non tornerò. Stavolta è solo un mezzo addio, sennò un bel giorno mi prenderete in giro e non mi crederete più».

Altroché, quando c'è il gusto di correre di mezzo, Ickx va avanti e basta. In endurance dà vita alla saga del team Porsche Rothmans, portando a sei i trionfi a Le Mans e vincendo anche il mondiale piloti dopo che in F.1 nel 1970 aveva sfiorato l'iride piloti dopo la tragica scomparsa di Rindt.

Muore Bellof e gli finisce la voglia

A Spa 1985 il suo fiero duello con Bellof finisce male. I due in piena lotta a Eau Rouge non mollano e ha la peggio il tedesco, che nel terrificante impatto seguente perde la vita. Ickx resta comprensibilmente sconvolto e a fine anno si ritira per sempre dall'endurance. Non tornerà mai più. Ma nei raid, dove nel 1983 aveva vinto la Dakar in Mercedes, ha ancora futuro. Corre fino al 1991, quando, nella settima tappa del Rally dei Faraoni, subisce un gravissimo incidente a causa del quale trova la morte il suo copilota Christian Tarin, per le ustioni riportate. La misura è colma. Basta per sempre?

Ancora alla Dakar!

E invece no. Ickx ci ripensa again. E nel 1995 è ancora al via della Dakar con una Toyota, con cui è 18esimo. Pare finita, ma nel 2000, col fascino del millennio e la prospettiva di spalmarla la carriera in cinque decenni e soprattutto di disputare una gara in coppia con la figlia Vanina, Jacky torna della partita al volante di una Mitsu quasi di serie, nella Dakar che vira verso il Cairo e giunge alle piramidi.

Ickx corre fino al penultimo giorno e all'arrivo della penultima tappa nel parco naturale di Wadi El Rayan disputa l'ultima frazione da pilota, cedendo simbolicamente il volante la giornata successiva, nell'ultima frazione show verso il Cairo, a Vanina. Passano più di tre lustri, sembra quella destinata a restare l'ultima competizione ufficiale per Jacky che però a inizio primavera 2017 ristacca la licenza e poi prende parte alle prove della 25 Ore di Spa, salvo diventare capitano non giocatore per la prole impegnata nella domenica di gara.

Passano i decenni, gli addii ormai si stratificano e si susseguono, ma Jacky non smette di tornare.

Ormai per il gusto di sfidare il tempo che passa, presumibilmente pensando dentro di sé, da romantissimo Cuore da Corsa «Chissà, forse non è finita. Magari riproverò, per una volta ancora...».





Jacky

professione mito

«**S**e sono qui è perché ho avuto un angelo custode che era bravo pilota, il destino ha voluto così». Inizia così la chiacchierata con un fluviale Jacky Ickx.

«Ho 72 anni e se guardo indietro non penso a vittorie, sorpassi o ai rischi che ho preso ma a come ciò è potuto accadere. Dietro c'era il lavoro di tecnici e meccanici. Se ho potuto vincere quasi 50 gare con i prototipi, tra le quali sei volte a Le Mans, è solo perché ognuno aveva svolto bene il suo lavoro. E correre con Porsche è stata una garanzia. Nel mondo ci sono ingiustizie anche per questo: tutto è troppo scontato. Oggi vivo molto in Africa e quando torno in Europa penso alle polemiche sugli emigranti e proprio non le accetto. Sono disperati in cerca di fortuna e chi li vuole cacciare non sa quanto invece è privilegiato. Io sono stato fortunato nella mia carriera perché si sono sempre create occasioni favorevoli. Sono arrivato in Ferrari, nel '67, perché Stewart ha rinunciato e io mi ero messo in luce con la Matra F.2 di Tyrrell sotto la pioggia, al Nurburgring. Ho sempre avuto libera scelta contrattuale. A fine 1968 lasciai Ferrari per la Ford e vinsi a Le Mans con la Gt40 e poi tornai in Ferrari: oggi sarebbe impensabile. Tra piloti eravamo amici, si mangiava ai box, coi meccanici Cuoghi, Borsari e Bellentani,

**DIALOGO SENZA
MEDIAZIONI
CON ICKX, RE
DELLE CORSE
RUGGENTI,
SIGNORE
DI LE MANS
DELLA DAKAR
E IMMENSO
SPECIALISTA
DELL'ENDURANCE
OLTRE CHE GRAN
MAESTRO
DEL VECCHIO
NURBURGRING**

di **Luca Pazielli**

prosciutto, parmigiano e lambrusco! I team inglesi per mangiare bene venivano da noi in Ferrari e erano i benvenuti. Non c'erano motorhome, ci cambiavamo in macchina, avevamo due caschi e più la calotta era usata o scalfita dalle pietre, più era un vanto. Anche nei colori oggi non c'è personalizzazione, mentre tutti ricordano le livree di Stewart, Hill: erano simboli. Oggi tutto è diretto a fini solo commerciali. Il mio primo contratto fu con Ken Tyrrell, 100 sterline a gara, e poi firmai con Ferrari: 30.000 dollari; per me erano tanti soldi, avevo poco più di vent'anni e mi pagavano per divertirmi, così ringraziavo sempre tutti. Iniziai con le gare turismo, poi F.2, F.1 e prototipi. Il mio rapporto con Enzo Ferrari era straordinario. La sua era tenerezza paterna, sincera. Se non voleva troppo affezionarsi, è perché aveva avuto troppi dolori, perché troppi piloti morivano, in que-

**CI VUOLE ANCHE
FORTUNA, NELLE
CORSE. GUARDATE
AMON: ERA FORTE
MA VINSE MENO DI
QUANTO MERITAVA**

JACKY ICKX

”



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

LA DAKAR HA CAMBIATO LA MIA VISIONE DELLA VITA. NEL DESERTO HO RISCOPERTO ME STESSO

JACKY ICKX



«Non potevo accettare di buttarmi in bagarre senza cinture di sicurezza perché dovevi cercare di metterle lanciato a oltre 300 all'ora e lasciando il volante. Così decisi di allacciarle da fermo e partii ultimo. Alla fine vinsi per soli 100 metri. E purtroppo al primo giro ci fu la tragedia di Woolfe, sbalzato fuori dall'abitacolo proprio perché senza cinture. A proposito di sicurezza, smentisco di aver aiutato a Monaco 1984 Prost su McLaren Porsche fermando la corsa prima che fosse passato dal rimontante Sena su Toleman. Le condizioni erano di estremo pericolo e scegliendo altrimenti avrei messo a repentaglio la vita dei piloti. Oggi per molto meno fanno uscire la safety car...».

Hai chiuso la carriera nei raid, vincendo. «La Dakar ha cambiato la mia vita. Il deserto impegna a livello agonistico e intellettuale. Scopri il mondo, realtà diverse, l'immensità dell'universo. Agli inizi mi ha aiutato l'esperienza fatta da ragazzo in moto, nell'enduro, con la Zundapp: in Italia ero stato anche al Valli Bergamasche. Alla prima Dakar nei guadi o sui dossi mi veniva quasi naturale tirare verso di me il volante, come fosse un manubrio. L'ho vinta con la Mercedes nel 1983 e poi è stato un richiamo continuo, ho convinto la Porsche a parteciparvi dopo aver visto la 911 al Safari con Waldegard. Arrivai 2° e Metge la fece sua, due volte. Al debutto avevo per copilota l'attore Claude Brasseur, presto diventammo specialisti. Quando ripenso alla mia carriera, mi tornano in mente i deserti della Dakar e i bivacchi. Nel 2000, sempre in Africa, ho realizzato un sogno: fare la gara con mia figlia Vanina. Siamo arrivati diciottesimi. E oggi ho una moglie, Khadja, che è di origine del Burundi, così vivo tra l'Europa e lì, occupandomi molto di beneficenza verso quelle popolazioni. L'attrazione per l'Africa continua». Jacky, cosa pensi della F.1 di oggi? «Bisogna ispirarsi alle gare Usa e per questo credo che i nuovi manager di Liberty Media possano fare bene, liberalizzando anche i diritti d'immagine, perché la F.1 deve avvicinarsi di più ai giovani attraverso i social». ●

gli anni. Anche io ho perso tanti amici: Jo Schleser, Piers Courage, François Cevert, Stefan Bellof, Jochen Rindt... Proprio su Jochen voglio dire che si sono fatte tante chiacchiere sul titolo assegnato nel 1970, dopo che era morto a Monza, quando era in testa al campionato, con me secondo, a quattro gare dalla fine. Non è vero che non volli vincere: semplicemente non ci riuscii per vari guasti meccanici e alla fine fui contento, perché il titolo lo meritava lui. Quanto a me, il mio carattere è cambiato grazie alle gare di durata. Devi trovare un'intesa con l'altro pilota, devi condividere tutto, regolazioni, messa a punto, strategie. Con Derek Bell ho vinto tre 24 Ore di Le Mans, ma non posso dimenticare Mario Andretti, Brian Redman, Jochen Mass e Gijs Van Lennep, con loro ho vinto ovunque: Daytona, Sebring, Spa...».

Ti è sempre stata riconosciuta grande sensibilità sul bagnato. «È impossibile vincere senza prendersi rischi, ma non per questo ci manca lo spirito di conservazione... E poi ci vuole fortuna. Prendi Chris Amon: era velocissimo, lo rispettavo molto, ma ha raccolto meno di quanto meritava».

Epica la tua provocazione al via di Le Mans 1969, quando hai camminato invece di correre verso la tua macchina.

ICKX RINGMEISTER SULLA NORDSCHEIFE
Sopra, Jacky Ickx al volante della Ferrari 312B nel vittorioso Gp di Germania al Nurburgring nel 1972 e con la prima moglie Catherine durante la premiazione del Gp del Canada 1970, vinto dallo stesso Ickx con la Rossa di Maranello

di **Alessandro Gargantini**

Un grintoso scatto al via e una corsa condotta in sicurezza dal primo all'ultimo giro, tenendo a bada anche le insidie di un restart che ha seguito un intervento della safety-car. Lo scorso fine settimana a Silverstone nulla avrebbe potuto frapponersi tra Giuliano Alesi e la prima vittoria in Gp3. Un successo che ha strappato tante lacrime di commozone a papà Jean, ma anche a tanti tifosi che portano ancora nel cuore il pilota francese e che non possono che rallegrarsi del fatto che il suo giovane rampollo rinverdisca la tradizione di famiglia. Un successo fortemente voluto, che arriva - e non a caso - a stretto giro dalla piazza d'onore colta nel precedente round in Austria e che conferma la solida crescita del 17enne nato come papà ad Avignone. La vittoria del giovane Alesi appare la naturale conseguenza del proficuo lavoro svolto in seno al Ferrari Driver Academy e all'interno del Team Trident, che per la seconda stagione consecutiva schiera il teenager transalpino. Ora che il primo successo è arrivato, l'obiettivo di Giuliano è di trovare continuità di risultati. Anche perché la sua esperienza in monoposto rispetto ai suoi rivali è oggettivamente inferiore e bisogna lasciargli il tempo di crescere. Il talento ha mostrato di averlo e nessuno meglio di papà potrà contribuire sapientemente a coltivarlo. Al ritorno dal tracciato del Northamptonshire Giuliano si è aperto in esclusiva con Autosprint raccontando le sensazioni della "prima" e il duro lavoro alle spalle.

- A cosa hai pensato quando hai tagliato il traguardo a Silverstone?

«È stata una grande soddisfazione, di quelle che arrivano alla fine di un lungo lavoro di preparazione. Ho pensato alle ore spese presso il Ferrari Driver Academy e con la mia squadra. Nel momento in cui arriviamo in pista per i fine settimana di gara, una parte fondamentale per la buona riuscita è già alle spalle. Ed ho pensato alle persone con le quali condivido questo lavoro. Anche perché, se si arriva in pista impreparati, è difficile che poi le cose vadano bene».

- Quali sono gli ingredienti alla base della tua crescita?

«Senza dubbio, il fatto di essere nella mia seconda stagione in Gp3 mi ha dato una grossa mano, visto che ora conosco meglio le piste e la macchina. L'anno scorso mi sono ritrovato in una dimensione completamente nuova per me che avevo alle spalle una sola stagione nella F.4 francese. Anche ora, ho molta meno esperienza rispetto alla maggior parte dei miei avversari. Molti di loro prima di arrivare in Gp3 phanno fatto esperienza in altre categorie intermedie».

- Qual è stato l'ostacolo più difficile nel passaggio diretto dalla F.4?

«Un elemento che mi ha reso la vita difficile è la differenza di velocità rispetto alla categoria minore, aspetto che

Alesi mi ispirò a papà

DOPO LA PRIMA VITTORIA IN GP3 IL FIGLIO DI JEAN SI RACCONTA IN ESCLUSIVA: «HO UN SOLO IDOLO»



**DOPO SILVERSTONE
IN CAMPIONATO
VOGLIO IN PRIMIS
EVITARE PASSI
FALSI E ANDARE
SEMPRE A PUNTI**

GIULIANO ALESI

”

all'inizio mi impediva di dare fiducia alla macchina. L'altro fattore fondamentale è il lavoro di preparazione fisica e mentale fatto nel Ferrari Driver Academy, che mi ha reso più preparato e forte sotto tutti i punti di vista».

- La seconda posizione in Austria ti ha reso più confidente nei tuoi mezzi?

«Come anche al Red Bull Ring, a Silverstone sono partito nelle prime posizioni, e questo è il fattore comune che ha reso le mie due corse simili. Sapevo che ce l'avrei fatta a vincere, a condizione di essere subito davanti, evitare il caos di centro gruppo e poter correre con l'aria fresca davanti a me. L'assenza di turbolenze mi ha consentito di mantenere la macchina molto più bilanciata e mettemi al riparo dagli attacchi degli inseguitori».

- Adesso che hai colto il primo successo quali sono i prossimi obiettivi?

«In primis, voglio evitare passi falsi e andare a punti in ogni gara».

- Come ti relazioni con papà Jean?

«Il mio rapporto con lui nel mondo delle corse è quello di uno studente con il suo professore. Per me questo è stato un approccio efficace. Quando siamo a casa l'atmosfera è rilassata, ma in pista mi



pà



Giuliano intelligente e veloce

«HA DAVANTI UNA GRANDE CARRIERA»,
ASSICURA, GIACOMO RICCI DI TRIDENT

Nessuno meglio di Giacomo Ricci, team manager del 17enne francese per la seconda stagione consecutiva con Trident, può descriverci le sue caratteristiche e raccontare il suo processo di crescita. «Giuliano è un ragazzo che ha davanti a sé una carriera importante. Coniuga intelligenza e velocità in pista, e non è una qualità così frequente! - spiega - L'anno scorso compì un passo enorme dalla F4, dato l'alto livello della frequentazione della Gp3. Sono due realtà che non possono essere minimamente comparate. Ma è stato corretto compierlo. A 16 anni per Giuliano è stato come essere "buttato" nella fossa dei leoni! Abbiamo apprezzato molto il suo metodo di lavoro e la sua concretezza».

Ricci si è soffermato anche su quelli che sono i principali aspetti alla base della crescita di Alesi jr. «La piazza d'onore in Austria e la vittoria di Silverstone han-

no catalizzato l'attenzione su Giuliano, ma è da parecchio tempo che sta facendo molto bene in pista. Anche nella passata stagione si è espresso con continuità su buoni livelli, ma la poca esperienza non gli aveva consentito di concretizzare. Il suo potenziale è sempre stato al di fuori di ogni sospetto. Dato il grande passo dalla F4, non si poteva attendere di più». Il 32enne milanese ha ben in mente come proteggere i prossimi passi di Giuliano e quali obiettivi porre: «Non sarebbe corretto fissare l'asticella sui risultati assoluti delle ultime uscite. Come prossimo obiettivo, puntiamo al primo podio nella Feature Race e a una ventina di punti ogni fine settimana. Giuliano sta lavorando molto bene con FDA e con Trident, è molto intelligente nella condotta in gara, si spinge fino a dove è sicuro e chiede alla squadra quando gli serve supporto. Questo è il metodo corretto per costruire una solida carriera e Giuliano è certamente on-track. Un ruolo fondamentale nella sua maturazione è svolto da papà Jean, che per Giuliano è un vero idolo. Jean lo segue da vicino, ma nello stesso tempo è molto abile nell'evitare di metterlo sotto pressione. Il loro rapporto mi affascina e penso che pochi ex grandi piloti abbiano avuto un approccio simile con i figli». ●

ADESSO HA TUTTE
LE ATTENZIONI
PUNTATE ADDOSSO
MA È DA TEMPO
CHE STA FACENDO
MOLTO BENE

GIACOMO RICCI

”

comporto come se fossi un alunno e non avessi a che fare con papà. Jean è sempre stato il mio modello come pilota. Ho stima per tanti drivers che ho visto correre, ma non posso fare il nome di uno sugli altri, anche perché il mio unico modello e idolo è stato mio padre».

- C'è una pista che preferisci o che consideri quella di casa?

«Onestamente no, dal punto di vista emotivo sono tutte uguali, le considero come dei luoghi dove correre e mostrare il mio valore. Le piste più corte, come Fiorano o Spielberg, le trovo in genere più impegnative e complesse e tutto sommato le preferisco, anche se non ho una pista del cuore».

- Quando non sei in autodromo cosa ti piace fare?

«Amo le attività all'esterno, mentre non mi piace stare a casa o sui social: preferisco dedicarmi al giardino o attività manuali. Per quel che concerne altri sport, non amo particolarmente il calcio, mentre mi appassionano quelli fisici come il pugilato».

- Qual è il momento in cui hai capito che da grande avresti voluto fare il pilota?

«Mi sono sempre piaciute tutte le cose che avesse un motore. Dalle baby moto al quad. E non poteva che andare così!». ●

È AL 5° POSTO DOPO TRE ROUND IN GP3 SERIES

Dopo tre round Giuliano Alesi occupa la quinta posizione nella classifica della Gp3 Series che ha ancora cinque appuntamenti in calendario. Il 17enne francese pilota FDA e che disputa la serie con una monoposto della Trident, quest'anno ha ottenuto la prima vittoria a Silverstone ed è salito sul podio in Austria, non prima di essere abbracciato da papà Jean

**TRAMONTO E ALBA
NEL WEC**

Mentre il prossimo 28 luglio il consiglio d'amministrazione della Porsche deciderà se continuare o meno nella categoria, Peugeot pensa a rientrare nell'endurance categoria dove in passato la Casa del Leone ha saputo piazzare zampate davvero importanti. Più che un tramonto per la categoria sarebbe una nuova alba. In basso, l'amministratore delegato di Peugeot Jean Philippe Imparato



Peugeot

voglia di Le Mans

L'AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA CASA DEL LEONE JEAN PHILIPPE IMPARATO AMMETTE: «L'IDEA DI TORNARE IN ENDURANCE C'È MA CI IMPEGNEREMO SOLO SE SI POTRÀ FARE A COSTI RAGIONEVOLI»



di Alberto Sabbatini

PER UN NOSTRO
RITORNO
IL PROGRAMMA
LE MANS-WEC
NON DOVRÀ
COSTARE LA CIFRA
FOLLE ATTUALE

JEAN PHILIPPE IMPARATO

”

La Peugeot vuol tornare a Le Mans. Mentre la Porsche deciderà nel consiglio d'amministrazione del prossimo 28 luglio se continuare l'impegno nel Wec oppure abbandonarlo, i francesi stanno seriamente valutando l'ipotesi di rientrare in Endurance. L'ipotesi circola da diverso tempo, ma adesso una mezza ammissione ufficiale arriva dall'amministratore delegato di Peugeot, Jean Philippe Imparato. Il manager, di lontane origini italiane (ha anche guidato per tre anni Citroen Italia) è a capo del marchio Peugeot da un anno. E ci racconta quali sono ancora i nodi da sciogliere per rivedere il marchio del Leone nell'Endurance.

«Peugeot ha una forte tradizione nel motorsport, e siamo tutti grandi appassionati di corse, a partire dal nostro capo del gruppo PSA, Carlos Tavares (PSA è la società capogruppo che riunisce i tre marchi Peugeot, Citroen e DS, ndr). Ma un conto è la passione, un conto gli affari, nei quali non si possono prendere delle decisioni basate sul cuore, ma sul razziocinio. L'idea di tornare a correre in Endurance c'è ma ci impegneremo soltanto se si potrà fare a costi ragionevoli. Il che significa che il programma Le Mans-Endurance non dovrà più costare la cifra folle che richiedono attualmente i prototipi ibridi».

- Quanto si spende adesso?

«Dai nostri calcoli, circa duecento milioni di euro a stagione. È quello che costa l'impegno di Le Mans con le regole attuali. È una cifra che non siamo disposti assolutamente a pagare, anche per una questione di etica e di rispetto nei confronti della nostra società e di tutti i lavoratori del gruppo PSA».

- Vuol dire che Porsche e Toyota attualmente spendono tutti quei soldi?



«Non conosco i loro budget ma la stima che abbiamo fatto sui costi che dovremmo sopportare per costruire e sviluppare due auto ibride nella classe LMP1 attuale è quella: duecento milioni di euro. È un costo fuori da ogni logica. Le corse devono darci un ritorno ragionevole dell'investimento fatto; mettendo a budget invece una cifra così alta non esiste più il ritorno dell'investimento ma soltanto passività».

- Qual è la soluzione allora?

«Modificare i regolamenti per consentire ai Costruttori un investimento molto più contenuto. Se si riuscissero ad abbassare drasticamente le spese arrivando a un costo ragionevole, allora potremmo tornare in Endurance».

- Qual è una cifra "ragionevole" secondo voi?

«Meno della metà».

- Quindi circa 80 milioni. Ma come si può arrivare a dimezzare e anche di più i costi per Le Mans e il Wec? Abolendo i prototipi ibridi?

«Assolutamente no. Il motivo che ci spinge a tornare alle corse Endurance è legato proprio all'immagine dell'ibrido. Fra il 2019 e il 2023 la gamma dei modelli stradali di Peugeot sarà per l'ottanta per cento elettrificata. Ovvero auto ibride oppure soltanto elettriche. L'adozione della tecnologia ibrida plug-in nei Prototipi Endurance e la presenza di Peugeot a Le Mans può aiutare a trasmettere questo messaggio alla gente. Ma i costi devono essere ragionevoli».

- Come dimezzare allora i costi quindi lasciando i prototipi ibridi?

«Per noi l'obiettivo è raggiungibile adottando nuove regole. E quelle annunciate a giugno dall'Aco per il periodo che va dal 2020 in poi vanno nella giusta direzione. Secondo il nostro direttore del motorsport PSA, Jean Marc Finot, i nuovi regolamenti dovrebbero già consentire un risparmio drastico. Con qualche aggiustamento, l'obiettivo di dimezzare i costi sarebbe raggiunto».

- Quando prenderete una decisione definitiva sul rientro in Endurance o no?

«Entro la fine di quest'anno. Sarà comunque una decisione collegiale, non di una singola persona. E sarà riferita al periodo dal 2020 in poi. Ma vogliamo precise garanzie regolamentari che ci permettano di impostare un programma a costi molto più contenuti dell'attuale. Nel gruppo PSA il motorsport rappresenta un investimento per l'immagine dei singoli marchi. Ma l'investimento dev'essere ragionevole».

- Perché Le Mans e non altre categorie?

«Perché abbiamo una fortissima tradizione in Endurance e trasmettere il messaggio dell'ibrido è in linea con la tecnologia delle nostre future vetture stradali. Nel gruppo PSA cerchiamo di seguire una regola semplice: non farci concorrenza negli stessi



**ENTRO FINE ANNO
PRENDEREMO
UNA DECISIONE
COLLEGIALE RIFERITA
AL PERIODO
DAL 2020 IN POI**
JEAN PHILIPPE IMPARATO





Finot ecco come abbassare i costi

IL DIRETTORE DEL MOTORSPORT PSA SPIEGA: «IL SISTEMA DI RECUPERO DELL'ENERGIA DAL TURBO VA SOPPRESSO». ECCO PERCHÉ

Costruire e far correre un Prototipo ibrido per Le Mans costa 200 milioni di euro, in base ai calcoli di Peugeot. Come dimezzare i costi della categoria? Secondo il direttore del motorsport PSA, Jean Marc Finot, basta ripensare i Prototipi attuali e modificare troppe libertà tecniche presenti nel regolamento attuale.

«Quello che alza drammaticamente i costi negli ibridi LmP1 è il sistema di recupero dell'energia dal turbo (quello analogo alla F.1 che usa la Porsche 919, ndr). Caricare le batterie dell'ibrido mediante l'energia elettrica accumulata dal flusso della turbina e dal calore ha un costo di progettazione e sviluppo eccessivo. Inoltre il motore elettrico collegato alla turbina è inutile ai fini dello sviluppo di tecnologia per le auto stradali perché la Mgu-H è un sistema di recupero di energia non molto efficiente: funziona soltanto quando la turbina gira al massimo, ovvero ad acceleratore schiacciato a fondo. Nelle corse questo avviene spesso, ma sulle auto stradali quasi mai. Perciò il recupero di energia elettrica dal turbo non consente transfer di tecnologia dalle competizioni alla produzione di serie. Sono costi che non si giustificano. Sopprimendo il recupero di energia dal turbo e adottando due sistemi di recupero di energia cinetica dalla frenata (Kers), uno sulle ruote anteriori e uno sulle posteriori (come ha già la Toyota, ndr) con due motori elettrici/invertitori si otterrebbe energia molto me-

A LE MANS IL LEONE HA RUGGITO TRE VOLTE

L'ultima vittoria a Le Mans è stata firmata dalla Peugeot nel 2009 con la 908 HDi. Quell'anno la Casa del Leone schierò tre vetture ufficiali e una clienti. La vittoria andò a Genè-Wurz e Brabham. In precedenza Peugeot aveva firmato la vittoria nella 24 Ore con la 905 nel 1992 e 1993



UN ALTRO RISPARMIO POTREBBE ARRIVARE DALLA BATTERIA UNICA COME IN F.E.

JEAN MARC FINOT



no costosa da generare. Un altro risparmio potrebbe venire dalla batteria che potrebbe essere prodotta da un fornitore unico per tutti in modo da livellare i costi, come è stato fatto in F.E. Infine, a livello di vettura un grosso risparmio sarebbe l'adozione di una sola configurazione aerodinamica per tutta la stagione, un fondo

campionati internazionali. Citroen ha scelto il Mondiale Rally, DS la Formula E, Peugeot per ora è impegnata nella Dakar. Ci siamo detti che saremmo potuti tornare a Le Mans solo al raggiungimento di tre obiettivi. Primo: tornare a una profittabilità e stabilità finanziaria del marchio dopo anni di passivi. Secondo: conseguire il successo nel precedente impegno agonistico, che è la Dakar, perché non si lasciano mai le cose a metà. Terzo: aspettare che il budget di spesa per affrontare Le Mans diventi ragionevole. I primi due obiettivi li abbiamo già raggiunti. Se anche il terzo obiettivo si concretizza, potremo finalmente rientrare in Endurance».

- La permanenza o l'uscita di Porsche dal Wec potrebbero condizionare la scelta?

«Sì, perché auspichiamo che ci siano almeno uno o due costruttori concorrenti di livello internazionale oltre a noi. Ma forse anche a loro fa comodo che ci siamo pure noi». ●

completamente piatto e l'abolizione dei turning vanes e di tutte le appendici. Questo permetterebbe di risparmiare molti soldi attualmente spesi nello sviluppo aerodinamico».

Finot poi spiega che il futuro della LmP1 saranno gli ibridi plug-in, ovvero con batteria ricaricabile tramite una presa esterna, come già molte automobili ibride stradali. Cosa già anticipata nella bozza di regolamento 2020 dell'Acco. «L'obiettivo è fare una ricarica veloce di energia elettrica nei pit stop. Questo permetterebbe di far marciare le auto in modalità solo elettrica per il primo miglio, diciamo un paio di km, fino a Tertre Rouge. Farà scalpore dal punto di vista dell'immagine. E non serve tecnologia da fantascienza: basta adottare batterie di alta capacità agli ioni di litio da 2 kilowatt/ora (unità di misura dell'energia e della capacità, ndr) che non sono molto diverse dalle attuali. A quel punto si tratta solo di buttarci dentro una quantità enorme di energia elettrica ad ogni pit stop in pochi secondi. Anche questo non è impossibile. Un supercaricatore delle Tesla attualmente fornisce 120 kW e impiega circa 2' per dare la carica sufficiente per fare qualche km. Basterebbe raddoppiare la potenza del supercharger che immette energia elettrica nelle batterie per dimezzare i tempi di ricarica. Così in un rifornimento di elettricità di 30" si metterebbe abbastanza energia per fare il famoso miglio in modalità elettrica». ●



di [Marco Cortesi](#)

La stagione 2017 dell'IndyCar si sta rivelando una delle più competitive di tutti i tempi. Con quattro piloti raccolti in soli 20 punti, e altri quattro staccati di meno di 100 lunghezze (quelle che saranno in palio nella finalissima di Sonoma) Scott Dixon continua a restare al comando, anche se con solo tre punti di margine, dopo la sfortunata avventura di Toronto. Alle sue spalle, i quattro alfieri di Roger Penske: Dixon rimane infatti l'unico baluardo del team Ganassi con concrete possibilità di

IndyCar

scatta il rush finale

TRE CIRCUITI STRADALI E DUE OVALI: SI GIOCA SU CINQUE ROUND LA CORSA AL TITOLO IN UNA DELLE STAGIONI PIÙ COMPETITIVE DI TUTTI I TEMPI. NEL FRATTEMPO SI PARLA GIÀ DI MERCATO



sonali? Cosa manca agli altri "hondisti"? Fondamentalmente, almeno per i team Schmidt e Coyne, molto migliorati quest'anno, si tratta di tempo, budget e metodo.

Mentre ci si chiede, con prestazioni fantastiche alternate a difficoltà inspiegabili, quale sia il punto critico del team Rahal, e se gli altri portacolori del team Ganassi potranno salire in cattedra raggiungendo il compagno di colori neozelandese.

Obiettivo 2018

Per valutare la situazione non si può dimenticare che la stagione 2017 dell'IndyCar non è altro che un antipasto. Si tratta dell'ultimo anno con l'assetto tecnico attuale. Gli aerokit spariranno nel 2018 per essere sostituiti da una veste unica, aerodinamicamente differente ed infinitamente migliore dal punto di vista del gusto estetico. Anche per questo, molte squadre coinvolte nel piano della Honda per tornare al top non hanno ancora raggiunto l'apice della potenzialità, puntando a presentarsi al meglio al via di St. Petersburg.

Per il team Coyne, in realtà si tratta di una necessità, dopo aver perso il proprio pilota di riferimento (Sebastien Bourdais rientrerà per gli ultimi appuntamenti). Il resto del team Ganassi è invece alla ricerca di un pilota di alto profilo da affiancare a Dixon, visto anche il calo di Tony Kanaan. Felix Rosenqvist ha provato nei test di Mid-Ohio, dopo aver impressionato tutta la squadra lo scorso anno nel rookie test per i piloti Indy Lights. Lo svedese, campione della Formula 3 Europea due anni fa e due volte vincitore a Macao, potrebbe diventare l'ennesimo esempio di "travaso" dalle formule europee al team di Chip Ganassi. La classe e le capacità ci sono.

Andretti alla finestra

Dall'altro lato della barricata, nonostante la scelta di mantenere una sola compagine di riferimento non si stia rivelando del tutto sbagliata, visto che Pagnaud, Castroneves, Power e Newgarden sono tutti in lotta per il titolo, vincenti e nella top-5 della serie, gli uomini Chevrolet stanno pensando ad ampliare la propria strategia. Le difficoltà di Indianapolis bruciano, e considerando che la 500 Miglia vale più di un campionato, si starebbe puntando al colpo grosso: strappare ai motoristi rivali l'Andretti Autosport, scuderia vincitrice di 3 delle ultime 5 edizioni della classica dell'Indiana. La trattativa sarebbe già stata avviata...

Meno 5 alla conclusione

Per quanto riguarda la parte finale della stagione, messi alle spalle i circuiti cittadini, si affronteranno tre stradali ricchi di saliscendi (Mid Ohio, Watkins Glen e Sonoma) e due ovali insidiosi, Pocono, per la velocità e le sue caratteristiche di guida uniche, e St.Louis, da poco riasfaltato e rinnovato. Visti i risultati del passato, si prospetta la continuazione della sfida tra Dixon e... tutto il team Penske. Ma ogni inserimento di outsider potrebbe risultare decisivo per strappare all'uno o agli altri punti fondamentali, e non è escluso di vedere anche qualche... scaramuccia tra compagini. ●

successo, e della Honda per cercare di battere, finalmente, i rivali del cravattino anche nel campionato, oltre che nella 500 Miglia di Indianapolis. In generale, considerate le ben note capacità di "Iceman" in termini di guida, testa e strategia, oltre che l'incredibile solidità tecnica della pattuglia del Capitano, i risultati visti finora rispecchiano le attese di inizio anno.

L'IndyCar cresce, sia in termini mediatici sia quanto a competizione, e se in casa Chevy si è puntato tutto su un team, lasciando gli altri come comprimari, i giapponesi hanno investito globalmente su tutte le proprie scuderie. Risultato: nove vincitori diversi, di cui cinque motorizzati Honda, ed un dominio impressionante alla 500 Miglia di Indianapolis dove quattro vetture motorizzate dai nipponici sono arrivate in top-5. Probabilmente, senza il kappò di motore capitati a Fernando Alonso e Ryan Hunter-Reay, si sarebbe ottenuto ancora di più.

Tutti alla rincorsa di Penske e Dixon

Cosa resta però oltre al team Penske, che riesce sempre a fare la differenza grazie alla potenza di fuoco ingegneristica e quattro piloti da urlo, e Dixon che, al contrario, può da solo dare senso ad un'intera squadra imponendosi con le sue doti per-



Sopra, Rosenqvist che ha provato nei test di Mid-Ohio, in alto il campione 2016 Pagnaud. Castroneves e Newgarden che a 5 gare dalla fine sono all'inseguimento di Scott Dixon che al momento ha tre punti di vantaggio sul primo degli inseguitori

Paddon prova l'assalto



IL SECONDO POSTO OTTENUTO IN POLONIA HA FATTO TORNARE IL SORRISO AL NEOZELANDESE. CHE ORA VUOLE LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE

di **Marco Giordo**

Hayden Paddon in Sardegna ha trovato una seconda casa. Quando può, il pilota della Hyundai torna ad Olbia e va a trovare Maddalena, la ragazza gallurese - che tra l'altro fa anche la copilota - con la quale da un po' di tempo fa coppia fissa. E così la nuova stella dell'automobilismo neozelandese, l'erede di Chris Amon e Possum Bourne, ha ritrovato la tranquillità dopo un inizio di stagione molto tormentato. Ed i risultati sono di nuovo arrivati, come testimoniano la leadership ritrovata durante i rally di Portogallo e Sardegna ed il secondo posto assoluto e i tre scratch ottenuti in Polonia.

- Buone premesse in vista del Finland Rally di questa settimana...

«Finalmente in Polonia - commenta il pilota "Kiwi" - sono riuscito a completare una gara senza errori. Potevo fare anche meglio, dal momento che avevo una buona posizione di partenza, se avessi trovato subito il giusto compromesso per il set up, particolarmente importante vista la scivolosità delle speciali. Il set up giusto lo abbiamo conseguito venerdì, però solo a metà giornata, leggermente in ritardo. Il secondo posto ottenuto in Polonia mi ha dato comunque una grande iniezione di fiducia, ne



HAYDEN CORRE VELOCE

Paddon sorride sotto al casco mentre pare osservare se stesso in azione in Polonia. Dove è salito sul podio con la Hyundai i20 Wrc. Adesso il neozelandese va in Finlandia con propositi bellicosi...



foto: BETTIOL

- Il team le è stato vicino?

«Michel Nandan mi ha lasciato tranquillo. Per tutti questi mesi ha aspettato che recuperassi senza mettermi la addosso la minima pressione. Ho un contratto che scade nel 2018 e ho tutto il tempo per riscattarmi e ripagare la fiducia. Devo dire che mi ha aiutato anche il cambio di navigatore concretizzato dopo l'Argentina. È stata una ventata di novità. Con Sebastian Marshall mi sono trovato subito a mio agio come testimoniano i 4 scratch ottenuti subito, in Portogallo. È lì che la mia stagione è finalmente svoltata».

- La spinta decisiva qual è stata?

«Aver trovato l'assetto giusto in Portogallo. Alla vigilia del rally ho fatto dei cambiamenti, adattando la i20 al mio stile di guida. Il team mi ha lasciato libero di fare le mie scelte e le differenze nelle prestazioni si sono viste subito».

- È stata, anche, la prima gara iridata senza Kenard al suo fianco. Perché John ha lasciato e prima del previsto, cioè dopo la Finlandia?

«Non ce la faceva più fisicamente ad affrontare i rally più duri della stagione come il Portogallo e la Sardegna, e così abbiamo preferito anticipare prima del tempo già dopo l'Argentina. Ho passato con lui undici anni importantissimi, mi sono sempre trovato bene con John, ed è sempre al mio fianco visto che continua a seguirmi e darmi consigli, in tutte le gare. E mi farà anche da ricognitore nei rally su asfalto».

- Si aspettava quel podio in Polonia?

«Alla vigilia sentivo i riflettori puntati addosso, perché in Portogallo ed in Sardegna i risultati sperati non erano arrivati: ero competitivo ma avevo commesso degli errori che alla fine mi erano costati cari. E così in Polonia non potevo permettermi il lusso di sbagliare. Ci sono riuscito, ho fatto una gara giusta, ed è arrivato il secondo posto che mi ha tolto molta pressione di dosso e ora mi fa sentire più rilassato».

- Pronto per una gara difficile come la Finlandia?

«L'anno scorso ho concluso quinto, a soli 2"3 da Thierry Neuville e a 6"9 da Craig Breen, che era fi-

avevo davvero bisogno per il mio morale».

- L'abbiamo sentita affermare spesso in questi mesi che quella in corso è stata sinora la stagione più difficile della carriera. Perché?

«Montecarlo ha rappresentato un terribile inizio (nella prima speciale, Entrevaux, Paddon ha capotato e travolto uno spettatore spagnolo poi deceduto n.d.r.). Non è stato facile dopo quanto era successo tornare a correre, in Svezia. Ho avuto molte difficoltà nel ritrovarmi a guidare e c'è voluto del tempo per riprendermi. È successo qualcosa che prima non mi era mai capitato e che a livello psicologico non è stato facile da superare. Ce l'ho fatta, ma ho avuto bisogno di tempo per riuscirci».

HO CAMBIATO
L'ASSETTO
IN PORTOGALLO
ED HO PRESO
LA DIREZIONE
GIUSTA PER ME

HAYDEN PADDON





MICHEL NANDAN
MI HA LASCIATO
TRANQUILLO
DOPO L'INCIDENTE
A MONTECARLO.
E L'HO SUPERATO

HAYDEN PADDON



nito al terzo posto. Sono fiducioso perché sarà una gara veloce come sempre, una gara che a me piace tantissimo perché mi ricorda molto come tipologia la Nuova Zelanda. È il rally che a me piace di più nel mondiale, mi trovo a mio agio lassù. Devo dire che da dentro la macchina l'alta velocità alla quale andiamo non si percepisce, ce ne accorgiamo solo quanto vediamo le medie orarie. Vedremo come sarà questa edizione con i rallentamenti ideati dagli organizzatori per far scendere le medie, che effettivamente l'anno scorso si erano rivelate troppo elevate».

- È eccitante correre in speciali come le classiche Ouninpohja e Ruuhimäki?

«Personalmente, le considero impegnative e difficili come tutte le speciali del Finland Rally, dove i salti sono la norma. Quello che c'è di particolare a Jyvaskyla è l'atmosfera. Il rally per i finlandesi è uno sport di massa, e la gara può essere definita un vero e proprio Gran Premio del Wrc. Per loro, questa gara è qualcosa di speciale. In Finlandia la gente ama i rally e questo lo si può percepire in qualsiasi momento».

- Anche in Nuova Zelanda i rally sono molto seguiti e da un paio d'anni puntate a rientrare nel campionato del mondo...

«Abbiamo una grande tradizione. Nel campionato nazionale abbiamo circa 100 vetture al via in ogni gara. Sono certo che avremo 100.000 spettatori se il Rally New Zealand tornasse valido per il mondiale, una cifra considerevole visto che abbiamo una popolazione di soli 3.500.000 abitanti. Non sarà fa-



foto: BETTIOL

LAPPI PUNTA IN ALTO

Il giovane finlandese che ha debuttato

in Portogallo convincendo subito e s'è confermato in Sardegna, cerca il risultato a sensazione nella gara di casa con la Toyota Yaris (sopra). Dovrà fare i conti, fra gli altri, con Paddon sorridente insieme alla fidanzata sarda, a sinistra. In alto a sinistra, Nandan

cile però per noi rivedere presto una gara iridata sulle nostre strade. Non credo succederà nel 2018».

- Per terminare: qual è il suo obiettivo nel Finland Rally?

«Punto al podio, non mi nascondo. Vorrei ripetere quanto di buono ho fatto vedere in Polonia. La i20 Wrc va molto bene, nei test pregara mi sono trovato a mio agio. Ci tengo ad aiutare la Hyundai a vincere il titolo Costruttori. E prima di fine anno voglio vincere di nuovo. Sarà più facile riuscirci in una gara su terra, questo è il mio principale obiettivo da qui all'Australia. E poi nel 2018 avrò tutto il tempo per dimostrare che nella lotta per il titolo piloti ci sarò anch'io». ●



PADDON SI SENTE PRONTO PER TORNARE AL SUCCESSO

Obiettivo unico: vittoria

Hayden Paddon è nato a Timaru, in Nuova Zelanda, il 20 aprile 1987. Il suo debutto in campo internazionale risale al 2007, quando ha preso parte per la prima volta ad una prova iridata, il Rally della Nuova Zelanda. Nel 2010 ha partecipato al Pirelli Star Driver e al mondiale Produzione con una Mitsubishi Lancer EvoX, e nel 2011 s'è aggiudicato il titolo iridata Produzione. Nel 2012 ha debuttato al volante di una Wrc, una Ford Fiesta della M-Sport, in Spagna (8°). Nel 2014 ha esordito sulla Hyundai i20 Wrc in Sardegna. Dove nel 2015 ha ottenendo il primo podio (2°). Nel 2016 ha vinto la sua prima gara di Wrc, in Argentina, ed è finito sul podio in Svezia (2°) e in Polonia (3°). Quest'anno ha raccolto sinora 51 punti ed è 7° in classifica grazie al 2° posto in Polonia, al 5° in Messico, al 6° in Corsica e Argentina ed al 7° in Svezia.



Scandola prova a volare

IL VINCITORE DEL RALLY DI SAN MARINO DEBUTTA NELLA GARA DEI MILLE SALTI CON LA SKODA E MICHELE FERRARA AL SUO FIANCO

La 67esima edizione del Neste Rally Finland è composta da 25 speciali, per un totale di 314,20 km cronometrati. Kris Meeke ha vinto l'Jyväskylän Suurajot nel 2016 a 126,6 kmh di media, con 7 prove corse ad oltre 130 kmh di media, il massimo "consigliato" dalla Federazione internazionale per motivi di sicurezza. Un segnale d'allarme, tanto che quest'anno gli organizzatori finlandesi (l'Akk, la Federazione nazionale finnica) inseriranno delle zone di rallentamento sulle varie speciali. La gara inizia giovedì 27 con lo shakedown a Ruhuhimaki, seguito in serata dalla speciale cittadina di Harju. Venerdì è in programma la prima tappa, composta da 145,71 km cronometrati, con le prove di Halinen (7,65 km), Urria (12,75 km) e Jukojarvi (21,31 km) ripetute al mattino e quelle di Aane Koski (7,39 km) e Laukaa (11,76 km) nel pomeriggio, cui si ag-



Anche Andolfi al via

giungono a fine giornata i crono di Lankamaa (21,68 km) e Harju (2,31 km). I due passaggi sulla classica speciale di Ouninpohja, quest'anno lunga 24,38 km, sono in programma nella tappa di sabato 29, composta da 132,34 km cronometrati, in cui le altre speciali ripetute due volte saranno quelle di Pihlajakoski (14,90 km), Pajjala (22,68 km) e Salahti (4,21 km). Tappa finale domenica 30 con appena 33,84 km cronometrati, con due sole speciali da ripetere: Lempaa (6,80 km) e Oittila (10,12 km), power stage trasmessa in diretta da Fox Sports alle ore 12.

Sono 65 gli equipaggi iscritti al Rally di Finlandia, con 14 Wrc Plus perché alle 3 schierate dai 4 team ufficiali si aggiungono le Fiesta affidate a Ostberg e Suninen. Sono poi ben 15 gli equipaggi iscritti al Wrc2 e fra questi spicca la presenza di Umberto Scandola, fresco vincitore del Rally di San Marino, al debutto in Finlandia e con Michele Ferrara. Mancano le Skoda ufficiali ma sono presenti il norvegese Veiby (Skoda) vincitore in Polonia, Max Vatanen (Ford), Juuso Nordgren (Skoda), Simone Tempestini (Citroën) e Fabio Andolfi (Hyundai). ●

GRONHOLM RECORDMAN IN FINLANDIA

1999	Kankkunen-Repo	Subaru Impreza
2000	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 206
2001	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 206
2002	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 206
2003	Märtin-Park	Ford Focus
2004	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 307
2005	Grönholm-Rautiainen	Peugeot 307 WRC
2006	Grönholm-Rautiainen	Ford Focus
2007	Grönholm-Rautiainen	Ford Focus
2008	Loeb-Elena	Citroën C4
2009	Hirvonen-Lehtinen	Ford Focus
2010	Latvala-Anttila	Ford Focus
2011	Loeb-Elena	Citroën Ds3
2012	Loeb-Elena	Citroën Ds3
2013	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R
2014	Latvala-Anttila	Vw Polo R
2015	Latvala-Anttila	Vw Polo R
2016	Meeke-Nagle	Citroën Ds3



TORNA MEEKE

La Citroën C3 che sinora ha deluso, a fianco, ritrova Meeke. Sotto, la livrea della Skoda Fabia R5 di Umberto Scandola e, in alto, il leader della classifica iridata, Sebastien Ogier





SGORBINI

LI HA RESI GRANDI LUI

Kankkunen, Makinen, Latvala, Hirvonen: sono alcuni dei "cavalli" della scuderia Jouhki. Il manager finlandese, sopra, ora ha puntato su Kalle Rovanger, nella foto grande

Il vecchio e il bambino

TIMO JOUHKI, MANAGER FINLANDESE SCOPRITORE DI TALENTI, HA DECISO DI PUNTARE SU BABY ROVANPERA. E IN QUESTA INTERVISTA CI SPIEGA PERCHÉ È SICURO CHE UN GIORNO KALLE SARÀ CAMPIONE DEL MONDO

di **Daniele Sgorbini**

Lo sguardo fermo, la voce calma e sicura di chi ne ha viste tante, di chi sa perfettamente quello che vuole e soprattutto sa come ottenerlo. Le parole che escono senza incertezze anche di fronte alle domande più insidiose. L'espressione è impenetrabile ma al tempo stesso quasi amichevole. Timo Jouhki, come manager e mecenate di tre generazioni di piloti finlandesi, ha contribuito (e continua a farlo) a costruire la Storia dei rally. Quella vera. A lui debbono la carriera piloti come Juha Kankkunen, Tommi Makinen, Toni Gardemeister, Harri Rovanperä, Mikko Hirvonen, Jari Matti Latvala. Ora tocca a Kalle Rovanperä, il predestinato.

Il bambino fenomeno che a otto anni era già famoso in mezzo mondo per le sue performance, riprese da babbo Harri e postate su YouTube. Il biondino dagli occhi di ghiaccio, già capace di vincere il titolo nazionale in Lettonia, il ragazzino che ad anni 16, su strade mai viste e con due giri da passeggero durante le ricognizioni, si permette di dar la paga ad Andreucci e soci sulla terra di San Marino in quella che probabilmente è stata la sua miglior gara della campagna d'Italia.

«A dire il vero aveva fatto benissimo anche all'Adriatico – attacca deciso Timo – dove era secondo prima dell'ultima speciale nella tappa del sabato. Dunque non penso che questa sia in assoluto la sua miglior gara, anche perché all'Adriatico aveva meno distacco rispetto a Scandola».

**ABBIAMO PORTATO
KALLE A CORRERE
IN ITALIA PERCHÉ
È QUALCOSA
DI DIVERSO
DA TUTTO IL RESTO**

TIMO JOUHKI

”

- D'accordo, però probabilmente le strade dell'Adriatico, più lisce e più veloci, erano un po' meno lontane ri-

spetto agli standard cui è abituato Kalle.

«È vero, queste sono strade meno veloci rispetto a quelle dell'Adriatico ma non le ho viste benissimo e non riesco a fare un raffronto così preciso. La verità è che Kalle ha sempre guidato su strade completamente diverse. Nessuna delle condizioni che si possono incontrare nelle prove speciali sia dell'Adriatico sia del San Marino può essere considerata in qualche modo simile a quelle fatte in passato».

- Era quello che cercavate per la sua formazione, no?

«Esatto, è proprio questo il punto. Volevamo mettere Kalle di fronte a qualcosa di completamente nuovo, è un passaggio importantissimo per la sua formazione. Imparare a prendere le note correttamente su queste strade, molto più strette, più tecniche e più tortuose rispetto a quelle della Lettonia o della Finlandia, è molto ma molto difficile. È per questa ragione che sta affrontando il Campionato Italiano, per incontrare strade nuove e accumulare esperienze completamente diverse».

- Il tema delle note sembra ancora più importante di quello della guida pura e semplice...

«È un processo globale, non si possono scindere i due aspetti. Siamo qui per migliorare la performance ma soprattutto per imparare a prendere bene le note fuori da quello che è il suo habitat abituale. E questa è in assoluto la cosa più difficile. Ad esempio, sull'asfalto, che è la superficie che Kalle conosce meno in assoluto, deve perfezionare sia la guida sia il metodo di stesura delle note. Per lui è tutto nuovo in questo senso e se si deve andare a scuola di asfalto, ritengo che l'Italia sia il miglior posto dove farlo».

- Qual è il bilancio, giunti a questo punto della stagione?

«Il bilancio è buono, perché stiamo ottenendo esattamente quello che volevamo. Kalle ha avuto modo di incontrare e conoscere nuove tipologie di prove speciali, sia sull'asfalto sia sulla terra. Ha migliorato la precisione delle sue note e ha dimostrato di progredire. Tutti parlano di Adriatico e San Marino, ma io sono molto contento anche di quanto ho visto al Salento, in una gara davvero anomala: tra la prima e la seconda tappa Kalle è migliorato molto e ha tolto tra un secondo e un secondo e mezzo al km nel suo gap rispetto ad Andreucci, che per noi resta ovviamente il punto di riferimento. Da inizio stagione Kalle ha migliorato sotto tutti gli aspetti: nella guida, nella familiarità con le strade italiane e nella stesura delle note. È difficile

SGORBINI



**A SAN MARINO
C'È STATO
UN PROBLEMA.
NON AVREMMO
MAI RINUNCIATO
AL RISULTATO**

LUCA PREGLIASCO



dire quale tra questi aspetti abbia dato il contributo maggiore, direi che si tratta di un processo in cui ogni particolare contribuisce al miglioramento».

- Lotta alla pari con i grandi ma ha appena sedici anni. È difficile proteggerlo dalla pressione?

«Quando guida, Kalle non ha alcuna pressione, non ci pensa proprio. Se guardi ai suoi ultimi cinque rally puoi vedere che in fin dei conti ha fatto un solo vero errore, nella seconda tappa dell'Adriatico. Il resto sono piccolezze, forature, toccatine. Cose che capitano a tutti. No, Kalle alla sua età ha una maturità eccezionale. È anormale nella normalità con cui affronta quello che fa. Ci sono piloti che arrivano sulla scena internazionale tra i venti e i venticinque anni che non sanno gestire la pressione o le aspettative come sa fare lui. E anche le influenze esterne non sono mai state un problema: non si preoccupa di quanto la gente scrive sui social e non ha mai avuto problemi nel rapportarsi con i media. Semplicemente prende tutto con molta tranquillità. Quindi, per rispondere alla domanda iniziale, di-



BETTIOL

LUCA PREGLIASCO HA LAVORATO PER FAR CORRERE BABY KALLE

Deroga ben riposta

Al fine di ottenere la deroga necessaria ai sedicenni per pilotare in prova speciale e portare Kalle Rovannerä a correre nel Bel Paese, Luca Pregliasco ha lavorato nell'ombra per mesi. Da anni vicino a Timo Jouhki, il figlio del grande Mauro è diventato referente in Italia del manager finlandese e si è occupato in prima persona di allacciare i rapporti con la Federazione al fine di ottenere il permesso di far correre anche i piloti minorenni nei rally nostrani. Una porta che si è aperta per Kalle Rovannerä e che è stata subito sfruttata pure da Marquito Bulacia. Anche Pregliasco è voluto intervenire dopo il ritiro di San Marino, quando Kalle è stato fermato da un guasto sull'ultimo trasferimento, mentre già assaporava il secondo posto, per mettere a tacere la ridda di voci, scatenatasi soprattutto sui social: «Nessun gioco di squadra: il sensore di pressione benzina leggeva un valore anomalo e continuava a far buttare dentro carburante. Ripeto che non avremmo mai rinunciato a un risultato del genere e sono sinceramente dispiaciuto di aver sentito tante cattiverie su Andreucci».



**17 ANNI
IL 1° OTTOBRE**

Kalle Rovanpera in azione a San Marino ed a sinistra nella foto sotto, dove è con papà Harri e con Risto Pietilainen, il navigatore che guida per lui nei trasferimenti. Essendo minorenne, infatti, Rovanpera Jr non ha ancora la patente...

dere di ricominciare. Ora il ragazzo è più maturo e sa bene quello che vuole fare, anche se in effetti a volte l'impegno è davvero importante. Quest'anno ha in programma 17 gare e San Marino è stata la decima. È possibile che siano tante e magari potremmo eliminarne un paio dal programma. Soprattutto a ottobre, quando farà il suo esordio nel Mondiale e ci sono ben tre rally nell'agenda di Kalle».

- A 17 anni come fu per Latvala, Kalle prenderà parte a una gara della serie iridata. È già cosa fatta con Tommi Makinen per metterlo su una Toyota Yaris in Galles?

«Abbiamo parlato con molti e ovviamente anche con Makinen per far salire Kalle sulla Yaris Wrc ma non è l'unica opzione. Certo, Rovanpera vive a quattro km dalla factory del team e ha già svolto due giorni e mezzo di test con la vettura, tra l'estate e l'autunno dell'anno passato. Ma la verità è che nulla è ancora stato deciso».

- Intanto il programma 2018 pare già ben delineato...

«Il 1° ottobre Kalle compirà 17 anni e potrà così ot-



BETTIOL

rei che in fin dei conti non ha nemmeno bisogno di protezione».

- Kalle ha iniziato a far traversi su una macchina da rally a otto anni. Ora è un ragazzino che si dedica quasi completamente alle corse. Non vi viene mai il dubbio che a un certo punto si stufi e decida di dire basta?

«Certo, quando sei molto giovane e inizi a fare uno sport ad alto livello, può succedere che a un certo punto ti stanchi, ti senti quasi nauseato e decidi di staccare completamente. Io con Kalle ho parlato in modo chiaro, gli ho fatto domande precise e gli ho chiesto se davvero questo è quello che vuole, se ha intenzione di continuare a guidare. La risposta è sempre stata una e una sola: "sì". È capitato in passato che abbia avuto dei momenti "difficili". A tredici anni c'è stato un periodo in cui ha voluto staccare completamente, per cinque o sei mesi non ha più voluto saperne e ha smesso del tutto di guidare. Papà Harri lo ha lasciato fare e non gli ha detto nulla, fino a quando non è stato Kalle stesso a chie-

**HO DECISO
DI INVESTIRE
SU KALLE QUANDO
HO VISTO IL VIDEO
DI LUI CHE GUIDAVA
A OTTO ANNI**

TIMO JOUHKI



tenere la patente di guida finlandese, con una speciale dispensa. Con quella potrà fare tutte le gare Fia nei Paesi in cui si può guidare a 17 anni. Il prossimo anno si alternerà quindi tra Mondiale, Europeo, Campionato Asia Pacifico e Campionato britannico, scegliendo appunto le nazioni nelle quali potrà guidare. Nel Mondiale dovrebbe correre in Messico, Argentina, Finlandia, Australia, Gran Bretagna e Spagna. Poi probabilmente farà anche le ricognizioni di qualche altra gara del Wrc ma doverle fare senza poter stare al volante è un grosso handicap. In ogni caso ora siamo soltanto a metà 2017 e dunque un po' di dettagli sono ancora da mettere a punto».

- Quando ha deciso di investire su Kalle?

«La verità? Quando suo padre Harri mi ha fatto vedere i primi video in cui guidava a otto anni: ho capito che eravamo di fronte a un potenziale fenomeno. Poi ho iniziato a supportarlo concretamente quattro anni fa. La C2 R2 Max con cui ha fatto le prime gare, l'ho acquistata io». ●

Un baby con i Ciuffi

A SAN MARINO S'È FERMATO CON IL CAMBIO KAPPAÒ QUANDO AVEVA ORMAI LA VITTORIA IN TASCA. MA TOMMASO, GIOVANE FIGLIO D'ARTE, NON DEMORDE

di **Daniele Sgorbini**

Davanti a tutti sin dall'inizio, da padrone. Undicesimo assoluto e primo di tutto. Delle 2 Ruote Motrici, del Trofeo Peugeot, della classe R2B. Davanti a Marco Pollara e a tutti i ragazzi che da inizio anno sgomitano nello Junior. Tommaso Ciuffi al Rally di San Marino stava mettendo assieme la gara perfetta: all'attacco deciso quando serviva spingere, ad amministrare con giudizio quando il fieno in cascina ormai s'era fatto abbondante.

Era già pronto ad assaporare il gusto dolce del trionfo, la vetta provvisoria del Trofeo che mette in palio un posto da ufficiale l'anno prossimo. Il podio, la festa, lo champagne. E invece, niente: «Ci è caduto il mondo addosso - racconta a mentre fredda dopo aver smaltito la delusione - . Ero pronto a entrare sulle ultime due prove per divertirmi e invece sulla ripetizione di Monte Vicino mi sono trovato col cambio bloccato in seconda. Siamo usciti dalla prova e controllando la vettura, ci siamo accorti che era saltato il tappo dell'olio del cambio.

Subito abbiamo telefonato ai meccanici, cercando di trovare una soluzione. Abbiamo provato a mettere un bullone, ma con la temperatura che aveva quella parte, una riparazione di fortuna non poteva tenere. Senza olio nel cambio non si poteva proprio continuare, non era pensabile fare un'altra speciale e il lungo trasferimento verso San Marino. Non c'è stato niente da fare e abbiamo dovuto fermarci lì». Una beffa amara, cattiva, ingiusta. Soprattutto pensando a quel premio messo in palio da Peugeot Italia, il sedile da ufficiale nel Tricolore Junior 2018: «Si - prosegue Tommaso - vincendo a San Marino saremmo passati in testa al Trofeo, però facendo bene i conti abbiamo visto che non tutto è perduto. Il Trofeo possiamo ancora farlo nostro, anche se bisognerà vincere sia a Roma che al Due Valli. È difficile ma non impossibile perché ultimamente sono migliorato tanto anche sull'asfalto e i tempi del Casentino lo dimostrano».

Già, a differenza di quasi tutti i tuoi colleghi, sei partito dalla terra per approdare poi all'asfalto. Come mai? «Mio padre mi ha indirizzato così, perché è sempre stato convinto che fosse meglio imparare a guidare sui fondi a scarsa aderenza e credo che avesse ragione. A dirla tutta, io ho iniziato a guida-

re addirittura sulla neve. I primi traversi li ho fatti a 15 anni, quando in inverno accompagnavo il babbo che era istruttore su neve e ghiaccio. In pausa pranzo, quando i corsi erano fermi, salivo in macchina con lui e iniziavo a darci dentro».

È scoccata da lì, la scintilla?

«No - risponde deciso Tommaso - la passione per le macchine e per le corse è nata con me. Io non posso ricordarmelo, però mi dicono che sono salito per la prima volta su un'auto da rally che avevo appena un anno. Su una Sierra Cosworth di Lello Fidanza». Poi però, con le corse, hai iniziato relativamente tardi...

«Da ragazzino ho fatto un po' di kart, poca roba. Non avevo troppa voglia di studiare e non andando bene a scuola, quindi niente kart. Poi ho esordito in macchina a vent'anni perché ho preso tardi la patente. Anche in questo caso colpa mia: mi dicevo che passare l'esame di teoria sarebbe stato semplice ma poi non studiavo...».

**ABBIAMO FATTO
BENE I CONTI:
IL TROFEO PEUGEOT
POSSIAMO
ANCORA VINCERLO
E CI PROVEREMO!**

TOMMASO CIUFFI

”



foto: BETTIOL





RAGAZZI ARREMBANTI

Tommaso Ciuffi all'attacco sugli sterrati di San Marino. Dove aveva ormai in mano il successo nel Trofeo Peugeot quando s'è dovuto fermare per una noia a due prove dalla fine



In tutto questo, qual è il ruolo di papà Paolo? «Babbo mi ha aiutato tanto in molti modi. Ma probabilmente la cosa più importante è stato avermi trasmesso il suo modo di fare le note. Abbiamo un metodo particolare che all'inizio può sembrare abbastanza complesso ma che in realtà è molto efficace. Mi ha aiutato moltissimo nelle gare all'estero, ma è utilissimo anche in Italia: al Rally di San Marino ho fatto le note e le ho corrette, non è stato nemmeno necessario fare il terzo passaggio. Non è facile da assimilare e per questo ringrazio moltissimo i miei due navigatori, Massimiliano Bosi, con cui ho iniziato la stagione, e Nicolò Gonella, con il quale faccio coppia adesso. Il navigatore, a mio avviso, rappresenta il 55% dell'equipaggio e senza quello giusto andar forte sul serio è impossibile».

De Tommaso battistrada

Ha dispensato lacrime e sorrisi, il Rally di San Marino, ai ragazzi in lotta nel Trofeo Peugeot Competition Top. La serie legata a doppio filo al Tricolore

Junior e mette in palio i galloni da pilota ufficiale con la R2B di Peugeot Italia per la prossima stagione, al momento dice bene soprattutto a Damiano De Tommaso. Che è quello uscito meglio dalle tante insidie del San Marino, visto che s'è trovato la vittoria tra le mani dopo lo stop di Ciuffi ed ora si trova saldamente in testa alla graduatoria generale.

BABBO MI HA AIUTATO PARECCHIO SPECIE PER QUANTO RIGUARDA LA STESURA DELLE NOTE

TOMMASO CIUFFI



toria tra le mani dopo lo stop di Ciuffi ed ora si trova saldamente in testa alla graduatoria generale.

I giochi, però, non sono ancora chiusi, visto che restano in lizza contro De Tommaso, oltre al fiorentino figlio d'arte Ciuffi, anche Andrea Mazzocchi e Luca Bottarelli.

Il primo ha un conto aperto con la dea bendata, che l'ha fermato alla fine della prima tappa all'ombra del Titano dopo una prestazione più che convincente. L'altro, allievo di Andrea Dallavilla, torna pure lui dall'Antica Terra della Libertà col carniere pieno solo a metà, per via di una toccata la

domenica. La matematica tiene in corsa pure Nicola Manfredi. A Roma e Verona, insomma, sarà battaglia vera. Perché in palio c'è il futuro di questi ragazzi con una gran voglia d'intraversare. ●

CENTRI TECNICI

Novità in arrivo per la Scuola Federale: la Giunta Sportiva dell'Acì ha deciso di dar vita ad un progetto per la creazione dei Centri Tecnici Federali, sia per il settore Velocità sia per i Rally. L'idea è quella di avviare un decentramento dell'attività didattica su tutto il territorio, con l'obiettivo di avvicinare nuovi giovani al mondo delle competizioni e di sensibilizzare i praticanti sui temi legati alla sicurezza.

NUCITA A ROMA

Dopo l'ottima prestazione a San Marino, dove hanno chiuso sul podio con la Ford Fiesta di Bernini, per Andrea Nucita e Marco Vozzo è ora in programma un finale di stagione nel quale i portacolori della Scuderia Phoenix saranno al via del Rally di Roma Capitale valido per Europeo e Tricolore.

PANZANI IN R5

Dopo aver portato a termine il Rally di San Marino all'ottavo posto con la Peugeot 207 S2000 gommata Hankook, Luca Panzani è pronto a debuttare in R5: il toscano salirà sulla Ford Fiesta di Balbosca al Rally Città di Lucca in programma nel fine settimana.

BOTTE DA TURKKI

Milka Turkki, con una Ford Sierra Cosworth, ha vinto il Lahti Rally. Nella velocissima gara finnica valida per l'Europeo rally storici, il sanmarinese Calzolari ha concluso splendido terzo assoluto, mentre sia Antero Laine (Audi Quattro) che "Lucky"-Pons sono usciti di strada. Con un miracolo, per quanto riguarda i nostri portacolori, da parte dei meccanici, che in 4 ore hanno ricostruito la Lancia Delta della Ksport, permettendo a "Lucky" e a Fabrizia Pons di concludere 24esimi.

ADDIO A WAXENBERGER

Se n'è andato all'età di 86 anni Erich Waxenberger, abile ed elegante direttore sportivo della Mercedes che guidò al successo nel Rally Costa d'Avorio (nel 1979 con Mikkola e nel 1980 con Waldegard) le potenti e pesanti Coupé 450 e 500 Slc dotate di trasmissione automatica.



TRIONFA NEL SILK WAY RALLY CON CYRIL DESPRES

Peugeot dominio totale

Dominio scontato della Peugeot nel Silk Way Rally Raid, con Cyril Despres e David Castera che ripetono il trionfo di dodici mesi prima a bordo della 3008DKr (sopra). Nella maratona partita a Mosca ed arrivata a Xi'an, le vetture del Leone non hanno avuto rivali ed hanno fatto il bello ed il cattivo tempo. All'inizio è andato in testa Loeb, con l'evoluzione 3008DKr Maxi dalle carreggiate allargate destinata alla prossima Dakar. Loeb era saldamente al comando quando un incidente gli ha impedito di continuare. Poco più avanti anche Peterhansel, che aveva ereditato la leadership, ha danneggiato pesantemente la sua 3008DKr. A differenza di Loeb, "Peter" ha potuto continuare ma il ritardo accumulato era così grande che non gli è rimasto altro se non fare da "assistenza veloce" in gara al trionfatore Despres.

PESANTE USCITA DEL FRANCESE NEL PRE FINLANDIA

Ogier crash... test

Grande spavento per Sebastien Ogier, uscito di strada in sesta piena nell'ultimo run dei test prepara in Finlandia. Dopo aver urtato una pietra in traiettoria in una curva molto veloce, il francese è finito violentemente contro un albero con la Fiesta muletto. I danni riportati dalla vettura sono stati ingenti, tanto che Evans e Suninen hanno dovuto rinunciare alle loro sessioni di prove. Spavento ma nessun danno fortunatamente per Ogier e il copilota che lo accompagna normalmente nei test, Benjamin Veillas.

REALIZZATA DALLA TEDAK, L'AVRANNO MEDICI E VERCELLI A LOHEAC

Presentata la MiTo da Rallycross

Presentata la scorsa settimana a Scandiano (Re) l'Alfa Romeo MiTo Rx ideata dalla Tedak Racing di Andrea Carretti. Gli addetti ai lavori ed il pubblico hanno potuto osservare i due esemplari che presto prenderanno parte al Campionato Europeo di Rallycross nella categoria Super1600, riservata a vetture a trazione anteriore. La MiTo da Rallycross progettata e realizzata da Tedak

Racing (sotto) ha propulsore preparato dalla Autotecnica Motori. Questa settimana c'è il primo test in vista dell'esordio, nel primo week-end di settembre, a Loheac (Francia). Piloti, come già annunciato, Davide Medici e Max Vercelli.



PER RALLENTARE ALCUNE PROVE

Chicanes in Finlandia

Kaj Tarkjainen, direttore di gara del Neste Rally Finland in programma nel week-end, ha confermato che di comune accordo con la Fia sono stati apportati degli accorgimenti per ridurre le medie orarie delle speciali, spesso superiori ai 130 kmh "consigliati" dai federali. Oltre all'inserimento di chicanes artificiali, sono stati rallentati alcuni incroci e sono stati collegati alcuni tratti molto veloci a stradine più lente.

NEL RZESZOW EUROPEO

Kajto prova il sorpasso

Kajetan Kajetanowicz e la Fiesta R5 sono i favoriti d'obbligo nel Rally Rzeszow, quinta delle otto prove del campionato Europeo, in programma nel week-end. Sulle strade di casa il polacco campione in carica cercherà di vincere a tutti i costi, per scalzare il portoghese Bruno Magalhaes (Skoda Fabia) dal vertice della classifica provvisoria. Impresa non facile, visto che in partita rientrano da questo rally tutti i pretendenti al titolo Junior Under 28 e che sarà in lizza anche Mads Ostberg con la Fiesta R5 e lo svedese Patrick Barth alle note. Per i colori italiani in scena anche Luca Rossetti (Toyota Gt86 R3) e Tamara Molinaro (Opel Adam R2).

BOTTARELLI CON LA TOYOTA

Acì Team Italia in Polonia

Al Rally Rzeszow (vedi notizia sopra) prende il via il programma di Acì Team Italia con la Toyota Gt86 R3 di Motorsport Italia. Il primo a portare in gara la vettura è il ventenne bresciano Luca Bottarelli, che con Damiano De Tommaso era stato uno dei due giovanissimi inseriti da subito fra gli "azzurri" dei rally e che è attualmente in lotta per la vittoria nel monomarca Peugeot Competition 208 Top. Poi toccherà al pavese Riccardo Canzian (vincitore del trofeo Twingo R1 2016 ed ora in lizza per il Trofeo Clio R3T nel Cir) e al toscano Gianandrea Pisani cimentarsi con la trazione posteriore giapponese.

BARWELL SI ESTENDE

Il team Barwell Motorsport estende ulteriormente i suoi programmi e annuncia il proprio ingresso con le Lamborghini Huracán Gt3 nel campionato Gt Open. La squadra inglese, attualmente prima nel British Gt con Phil Keen e Jon Minshaw, nonché impegnata nella Blancpain Gt Series, prenderà parte ai due appuntamenti di Silverstone e Barcellona.

CARUSO, CHE RIENTRO

Dopo avere fatto il suo rientro in un monomarca Renault a distanza di 20 anni, Franco Caruso sembra averci preso gusto. Il siciliano, che ha preso parte alla tappa di Misano della Clio Cup Italia centrando un migliore quinto posto con l'Oregon Team, dovrebbe confermare la sua presenza anche per un altro dei due rimanenti round del calendario.

SPORT PROTOTIPI

Il quarto dei sei appuntamenti del Campionato Italiano Sport Prototipi in programma questo weekend sul circuito umbro di Magione, si disputerà su due soli giorni. Sabato mattina il via con la prima sessione di prove libere, seguite nel pomeriggio da un ulteriore turno e dalle qualifiche. Domenica, alle 12.30 scatterà la prima gara della durata di 25 minuti, con la seconda fissata per le 18.30, sempre con la diretta su AutomotoTv.

DEBUTTA FENINI

Debutto in vista nella Coppa Italia per Fabiano Fenini. Il giovane pilota di Mendrisio, ha preso parte nei giorni scorsi ad una proficua giornata di test sul circuito di Franciacorta, dove ha guidato una Clio Cup gestita dalla Dc Racing, seguito dalla Fb Corse. Il ticinese è adesso atteso al via della gara di Imola in programma ottobre.



A SUGO L'ABRUZZESE CHIUDE AL TERZO POSTO

Caldarelli ok nel Super Gt

Andrea Caldarelli è tornato sul podio, centrando il terzo posto sul tracciato di Sugo che ha ospitato lo scorso fine settimana il quarto appuntamento del Super Gt giapponese. Con questo risultato, il pilota pescarese ed il suo compagno di squadra Kazuya Oshima si sono portati anche in testa alla classifica della maggiore classe Gt500. Una gara che per il binomio del team Wako's Lexus, era iniziata con l'ottavo responso fatto segnare in qualifica da entrambi i piloti e che si è conclusa dopo una safety car che ha avuto l'effetto di rimescolare le carte. Ad imporsi è stata un'altra Lc500, quella dei campioni in carica Heikki Kovalainen e Kohei Hirate, alla loro prima vittoria stagionale. Seconda la Nissan di Satoshi Motoyama e Katsumasa Chiyo. Da segnalare anche il buon quarto piazzamento conquistato dal veneto Ronnie Quintarelli, in coppia sempre su una Gt-R Nismo con il locale Tsugio Matsuda.

A DICEMBRE LA PRIMA EDIZIONE

La 1000 Km Gt Open a Valencia

Si svolgerà l'1 e 2 dicembre al Ricardo Tormo di Valencia, la prima edizione della Gt Open 1000.

La gara, che si disputerà appunto sulla distanza di 1000 km, sarà un evento unico extra campionato e suggerirà la chiusura della stagione dell'o-

monima serie Gt Open. Saranno ammessi al via equipaggi composti da un minimo di 2 a un massimo di 4 piloti, mentre gli aspetti prettamente tecnici e, di conseguenza, l'elenco delle vetture che vi potranno prendere parte, devono ancora essere comunicati.

ADAC GT MASTERS IN OLANDA

Gounon rivince

Seconda vittoria nell'Adac Gt Masters per il francese Jules Gounon, che nel 4° atto di Zandvoort ha portato al successo in gara-1 la Corvette C7 della Callaway Competition sulla quale si è alternato al volante con Renger van der Zande. In Olanda è arrivata anche la prima vittoria di quest'anno di De Phillippi e Mies, che in gara-2 hanno preceduto i compagni di squadra Haase e Schmidt, che hanno completato una firmata Audi-Montplast by Land Motorsport. Poca fortuna per Mirko Bortolotti, nella Q2 autore della sua seconda pole stagionale con la Lamborghini Huracán Gt3 del Grasser Racing Team divisa con Ezequiel Perez Compagnon. Il trentino in gara-1 è stato fermato da una foratura mentre era secondo e domenica si è ritirato dopo quattro giri condotti in testa per un problema elettrico.

BLANCPAIN GT

24 Ore di Spa a quota 64

Sono 64 gli equipaggi confermati (con un totale di 62 vetture Gt3), per l'edizione n° 69 della 24 Ore di Spa che si disputerà questo fine settimana. Tra le ultime novità va rimarcata la presenza del romano Castellacci, che andrà ad affiancare sulla Ferrari della Af Corse Beretta, Bontempelli e Ishikawa. Vilander, attualmente al comando dell'Intercontinental Gt Challenge, si alternerà al volante di un'altra 488 Gt3 dello Spirit of Race con Rizzo, Demirdjian e Minassian.

INAUGURA FRANCIOLI

Al via la Bmw 318 Series

L'autodromo di Magione è tornato in piena attività con il debutto della Bmw 318 Racing Series. Il primo appuntamento del monomarca tecnicamente gestito dalla Caal Racing, ha proclamato quattro differenti vincitori.

A centrare il primo successo nella Divisione A è stato Leonardo Francioli, nel 2007 vincitore del Trofeo Barchetta, che ha preceduto nell'ordine Sauro Cozzari e Manuel Picchioni. Lo stesso Cozzari si è imposto in gara-2. Nella Divisione B, successi di Gianni Urbani e Filippo Bencivenni. Il prossimo round è in programma il 17 settembre.

NORTHERN CUP

Gt4, bene gli italiani

Successo della Ekirs M4 di Koebolt-Van der Ende e della Ktm di Angermayr-Kofler nell'appuntamento della Gt4 European Series che si è disputato allo Slovakia Ring. Bene anche gli italiani, cominciando da Gabriele Piana, terzo e secondo sulla Porsche Cayman di Autorlando e due volte primo nella Pro-Am. In evidenza anche Meloni e Tresoldi, quinti assoluti e secondi della Silver con la migliore delle Maserati Mc GranTurismo della Villorba Corse. Una vittoria in Am anche per Giovanelli e Ghezzi, sempre con una Porsche.



di Alessandro Gargantini

VOLOKOLAMSK - Non capita tutti i giorni di salire sul podio con le stampelle, con il quinto metatarso del piede fratturato e i movimenti inevitabilmente rallentati. L'eroe del sesto round stagionale del Dtm è senz'altro Mike Rockenfeller, che nell'appuntamento russo ha colto la piazza d'onore nella prima manche alle spalle del compagno di squadra Audi, René Rast. E non è un caso che i tifosi gli abbiano affibbiato il soprannome di Rocky.

Il pilota dell'Audi ha una tempratura parecchio dura e non è un caso che, invece di presentare il certificato medico, il pilota del team Phoenix abbia stretto i denti e fatto l'impossibile per essere della partita. Anche perché la lotta al vertice del campionato è molto aperta e il 33enne che nel 2011 scampò miracolosamente a un terribile incidente con l'Audi nella 24 Ore

di Le Mans, al titolo di Meister ci crede ancora. «Passata l'adrenalina, ora non riesco nemmeno ad appoggiare il piede! - ha raccontato Rocky, fratturato in un contatto con Gary Paffett al Norisring - . Non ho assunto antidolorifici, volevo avere tutto sotto controllo. In gara il mio ritmo non ha risentito del fatto che avessi il tallone bloccato dal

**NON HO PRESO
ANTIDOLORIFICI.
VOLEVO AVERE
TUTTO SOTTO
CONTROLLO E CI
SONO RIUSCITO!**

MIKE ROCKENFELLER



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rast; 2. Rockenfeller;
3. Wittmann. Gara-2: 1. Engel; 2.
Ekstroem; 3. Spengler.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Rocky arriva secondo

PIAZZA D'ONORE IN GARA-1 PER ROCKENFELLER NONOSTANTE I POSTUMI DELL'INCIDENTE AL NORISRING. EKSTROEM RESTA LEADER PER 1 PUNTO

doppio plantare in carbonio allestito dal dottor Vincenzo Tota dell'Audi, che ha reso possibile la mia presenza».

Wittmann ci prova con la Bmw

Nella corsa del sabato, alle spalle dei due piloti di Dieter Gass, ha completato il podio la Bmw di Marco Wittmann. La domenica è arrivato a sorpresa il primo successo di Maro Engel, che ha tratto enorme beneficio dall'aver effettuato il cambio gomme al termine del primo giro, precedendo la neutralizzazione della gara dovuta ad un'uscita di pista di Maxime Martin, piantatosi nella sabbia con un principio d'incendio all'impianto frenante. Engel ha però avuto il grande merito di sopravanzare Marco Wittmann e di seguire come un'ombra Nico Muel-

**TITOLO DI SU
DUE RIGHESCALI**
Al centro, Mike Rockenfeller mentre festeggia con le stampelle ed il plantare in carbonio che ha usato in gara. A destra, la Mercedes vincitrice di Gara-2 con Maro Engel e la Bmw di Martin ko. In alto, René Rast lanciato verso il successo in Gara-1 con l'Audi e sorridente sul podio

ler, che ha guidato il gruppo fino al penultimo giro, quando è rientrato per il cambio gomme lasciando via libera al pilota della Hwa, che ha preceduto sotto la bandiera a scacchi Mattias Ekstroem e Bruno Spengler.

Strategia sbagliata per Mortara

Miglior attore, alla fine non protagonista, è stato Nico Mueller. Lo svizzero ha prolungato il primo stint di gara fino alle battute finali, compattando il gruppo e consentendo il recupero di Ekstroem e Rast. Lo svedese che porta i colori Red Bull capeggia la graduatoria di campionato con una lunghezza di vantaggio su René Rast, quarto nella seconda frazione. In difficoltà Edoardo Mortara, che ha chiuso 13° e 12°. L'italiano nella seconda manche scatt-





Rast il selvaggio sogna in grande

ALLA PRIMA STAGIONE COMPLETA NEL DTM È AD 1 SOLO PUNTO DAL VERTICE. STORIA DEL PILOTA FORTEMENTE VOLUTO DA DIETER GASS

È al primo anno nel Dtm, ci è arrivato sulla soglia dei trent'anni e appare, almeno alla prima impressione, come l'antipersonaggio per eccellenza. Gioca a nascondersi René Rast, che si sta rivelando uno dei più concreti e veloci piloti Audi. Sono passati quasi dodici mesi da quando abbiamo visto per la prima volta in azione il tedesco (fortemente voluto da Dieter Gass) sul circuito di Zandvoort, in sostituzione dell'infortunato Adrien Tambay. Rast sta ripagando lo staff tecnico della Casa di Ingolstadt con risultati pesanti, che lo proiettano a un solo punto dal vertice della graduatoria.

Due vittorie di tappa e un'estrema concretezza stanno giocando a favore di questo nuovo volto nella categoria, che si è costruito una professione duellando con il coltello tra di denti nei vari trofei Porsche, nelle durissime 24 Ore del Nurburgring, Spa e Daytona e nel campionato Gt tedesco. Sempre facendo parlare i risultati. È al di sopra di ogni sospetto la iper-competitività delle Audi RS5 nelle ultime edizioni del Dtm, che non sono però mai riuscite ad artigliare il titolo di Meister anche per colpa dei suoi alfieri, spesso più cicale che formiche in pista. Ora è arrivato il momento del volto da operaio del maturo pilota tedesco, che appare segnato da tante fatiche: «*Io non voglio pensare al titolo, punto ad altri buoni piazzamenti, approcciando le prossime corse una a una*». Senza tanti grilli per la testa. Certo, gli piace nascondersi, ma con la solita strategia che lo porterà a alla fine in piena lotta per il titolo. Senza quasi che nessuno se ne accorga. ●



tava 15esimo in griglia, davanti a Maro Engel, ma la sua strategia non prevedeva purtroppo il cambio gomme all'inizio! Sempre in casa Mercedes, Lucas Auer ha colto un settimo e un nono posto ed è sceso in terza posizione nella classifica di campionato.

10 gare doppie e l'Italia nel 2018

In tema di "performance weights" la categoria sta andando verso la decisione di... eliminarli! Al Moscow Raceway non sono state apportate variazioni al peso delle vetture tra le due gare. Audi, Mercedes, Itr (Berger) e Dmsb sono schierati in questa direzione, mentre la Bmw non è del tutto persuasa. Gli organizzatori dell'Itr stanno infine lavorando sul calendario 2018, con Gerhard Berger che sta valutando tutte le candidature, senza preclusioni. Sono attese diverse novità, come il ritorno a dieci gare doppie e, finalmente, una tappa in Italia. Che sia il primo passo di avvicinamento con l'Alfa Romeo? ●





AL TRAGUARDO

PIRELLI - Gara-1: 1. Di Amato. Gara-2: 1. Grossmann. SHELL - Gara-1: 1. Hassid. Gara-2: 1. Hassid.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

**DANIELE SI
CONFERMA AL TOP**

Anche a Le Castellet Daniele Di Amato, s'è confermato al top imponendosi in gara-1 (sotto il podio) e chiudendo al 2° posto la sfida numero due dietro a Grossmann

Di Amato dominatore

**IL ROMANO CON UN PRIMO E UN SECONDO POSTO
AL PAUL RICARD PUNTELLA ALLA GRANDE LA SUA LEADERSHIP**

Daniele Di Amato continua ad essere il dominatore del Ferrari Challenge Europa nel Trofeo Pirelli. Il giovane romano, nonostante abbia saltato il primo round di Valencia, ha monopolizzato le 2 successive tappe di Monza e Budapest balzando in testa al campionato. Un primato che ha potuto conservare nel 4° doppio round del Paul Ricard. Doppia pole e vittoria in gara-1, con tanto di giro più veloce, e poi un 2° posto in gara-2 per il portacolori della Cdp. Di Amato sabato ha dovuto però vedersela con il proprio compagno di squadra Andrea Gagliardini, autore del 2° miglior tempo nella qualifica del mattino, si è subito portato comando, dovendo poi restituire la posizione di testa allo stesso Di Amato già nel corso della tornata iniziale. Per il team perugino si sarebbe potuto trattare di una doppietta, se lo stesso Gagliardini non fosse stato successivamente protagonista in un contatto con la vettura di Grossmann (Octane 126), scivolando alla fine in 7ª posizione. Un fuori programma che ha permesso a Baron di risalire agevolmente 2° con la 488 della Rossocorsa, chiudendo proprio davanti a Grossmann

e a Smeeth. Bene nella circostanza anche l'altro italiano Tommaso Rocca, autore di un brillante 5° posto e primo tra gli Am dopo avere fatto segnare il migliore responso di classe nelle prove ufficiali. Ad interrompere l'egemonia di Di Amato, domenica è stato stato proprio Grossmann, ma solo dopo un arrivo in volata, con l'italiano costretto a cedere lo scettro nella tornata conclusiva per un calo della sua vettura.

Terzo l'inglese Smeeth, con i colori della Stratstone Ferrari. Grazie al 4° posto assoluto ed il 1° di classe, il tedesco Liebhauser si è portato in testa alla classifica Am scavalcando Nelson, 5° in gara-2 con la 488 Challenge della Scuderia Autoropa proprio davanti a Rocca. Gagliardini è stato nuovamente protagonista in gara-2, scattando dalla 2ª fila e lottando per la 3ª piazza con Baron, prima di subire un contatto da parte di Vezzoni, quest'ultimo poi penalizzato con un drive through. Baron è stato a sua volta rallentato da un guasto meccanico con conseguente lunga sosta ai box.

Dario Lucchese



IL FRANCESE SUGLI SCUDI

Coppa Shell bis di Hassid

Se nel Trofeo Pirelli si parla sempre più italiano, in Coppa Shell a mettere tutti dietro è stato il gentleman francese Henry Hassid, che ha centrato una doppietta portando quattro il numero dei successi da lui fino ad ora conquistati. Un secondo posto assoluto nelle due gare, ha comunque consentito a Johnny Laursen, autore anche della pole in entrambe le sessioni di qualifica, di confermare il proprio primato in classifica davanti a Eric Cheung, che a sua volta è salito sabato sul gradino più basso del podio. Il migliore dei nostri è stato ancora una volta l'altoatesino Erich Prinoth, quinto in gara-1 con la vettura del team Kessel Racing. Ottimo il sesto posto in gara-2 di Manuela Gostner, sempre prima fra le Ladies.

Ligier fa due su tre

DOPO SILVERSTONE LA VETTURA DELL'UNITED AUTOSPORT S'IMPONE ANCHE IN AUSTRIA. IN LMP3 MONDINI-UBOLDI OK

Due vittorie su tre per la Ligier della United Autosports divisa da Hugo de Sadeleer, Will Owen e Filipe Albuquerque, che dopo avere conquistato il successo nella gara inaugurale di Silverstone, si sono imposti anche nel terzo appuntamento dell'European Le Mans Series che si è disputato sul circuito austriaco del Red Bull Ring. Una gara comunque mai scontata, quella che si è disputata sui saliscendi della Stiria, con la Oreca-Gibson di Memo Rojas, Nicolas Minassian e Leo Roussel (quest'ultimo in qualifica autore della sua prima pole) sempre in agguato e alla fine seconda con un distacco di poco superiore ai quattro secondi. La vettura della G-Drive Racing si è comunque confermata tra le più costanti dall'inizio di questa stagione, con Rojas e Roussel che hanno potuto raccogliere altri punti importanti, confermandosi leader nella classe LmP2. Bene la Dallara della Smp Racing divisa dai giovani Matevos Isaakyan ed Egor Orudzhev, quinta assoluta dietro alle altre due Oreca di Guibbert-Trouillet-Petit e Allen-Bradley-Yacaman. Peccato

per l'altra P217 della Cetilar-Villorba Corse che Giorgio Sernagiotto aveva portato fino alla quarta posizione nel suo primo "stint". Poi il contatto innescato da una vettura più lenta, mentre alla guida si trovava Roberto Lacorte, ha danneggiato irreparabilmente una sospensione. Problemi di benzina invece per la Oreca della Dragonspeed di Hedman-Lapierre-Hanley che scattava dalla prima fila. Una vittoria straordinaria quella ottenuta invece nella classe LmP3 dalla Ligier Js P3-Nissan di Giorgio Mondini e Davide Uboldi, noni assoluti. Il successo dell'equipaggio del team Eurointernational, giunto dopo un inizio di stagione in crescendo evidenziato

dal quinto posto ottenuto a Monza, sembrava essere sfumato a mezzora dal termine, quando Uboldi è stato incolpevolmente coinvolto in un contatto con la LmP2 di Berthon, costretto a rallentare all'improvviso per un calo di potenza. Un inconveniente che è costato al pluricampione italiano Prototipi (tornato in pista dopo due mesi di stop) almeno mezzo minuto e la posizione di testa, passata nelle mani del-

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Owen-De Sadeleer-Albuquerque (Ligier Jsp217-Gibson); 2. Rojas-Minassian-Roussel (Oreca 07-Gibson).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

A Spielberg la Ligier di Owen-De Sadeleer-Albuquerque ha ottenuto la seconda vittoria su tre round disputati in Elms. In alto a destra, la 488 vincitrice in LmGte con Griffin-Cameron e Scott

CON CAMERON-GRIFFIN-SCOTT

Ferrari bis in LmGte

Dopo il successo ottenuto dalla Aston Martin nella tappa inaugurale di Silverstone, in Austria è arrivata la seconda vittoria consecutiva di una Ferrari nella classe LmGte. Ad imporsi è stata la 488 del team Spirit of Race divisa da Duncan Cameron, Matt Griffin e Aaron Scott. A confermare la supremazia delle vetture di Maranello è stato il secondo posto di Jonathan Cocker, Jody Fannin e Robert Smith (Jmw Motorsport), ma anche la prima pole stagionale ottenuta da Andrea Bertolini, quarto assieme a Gianluca e Giorgio Roda. Quinto posto di classe per Matteo Cairoli, Joel Camathias e Christian Ried, con la Porsche della Proton in questa occasione meno veloce della concorrenza.



la vettura gemella di Falb e Rayhall, poi però penalizzata per taglio di pista. Nella stessa classe settimo posto per la Norma M30 di Dario Capitanio, Davide Roda e Andrés Méndez. Al di là del risultato, l'equipaggio dell'Oregon Team ha dimostrato di avere finalmente il potenziale giusto per potere puntare al podio; Roda ha ottenuto il terzo tempo nei Bronze test di venerdì, mentre Capitanio è stato il più veloce nel primo turno di libere.

Dario Lucchese



Nella velocissima salita di Dobsina in Slovacchia, Faggioli si è imposto davanti a Merli, in basso: entrambi hanno raggiunto adesso quota 4 successi



foto grafie JAN STRÁNSKÝ

Faggioli cala il poker

QUARTA VITTORIA PER IL TOSCANO CHE EGUALIA I SUCCESSI DI MERLI: UN'ESALTANTE STAGIONE SUI BINARI DELLA PARITÀ

Ottava prova del Cem in Slovacchia e quarto successo europeo per Simone Faggioli, che a Dobsina ritrova il sorriso pieno dopo il sofferto weekend di Limanowa pareggiando di nuovo i conti con Christian Merli, che aveva ben impressionato in prova al sabato. Ma in gara il trentino si è dovuto arrendere quando il campione in carica fiorentino ha spinto la sua Norma M20 Fc Zytec fino a un limite supersonico lungo i 6810 metri del tracciato, settando un nuovo record da antologia nella prima manche, coperta in 2'15"783 (tempo quasi replicato nella seconda salita). Il che fa quasi 5 secondi meglio del precedente primato e oltre 180 orari di media. Francamente, ed è ora che la Fia inizi a pensarci, un limite esagerato per una corsa in salita, seppure caratterizzata da un percorso molto scorrevole. E non che Merli sia andato piano... perché anche l'alfiere dell'Osella Fa30 Evo Fortech è andato ben al di sotto del vecchio record, pur se stavolta non è riuscito a incrementare il bottino di successi europei, finora quattro come il rivale. Insomma, i due continuano in parità in vetta all'Eu-

ropeo Montagna, complimentandosi a vicenda.

Faggioli ha un motivo in più per sorridere ed è apparso rinfrancato rispetto a quanto era successo in Polonia: «Pensavo che anche qui in Slovacchia - ha detto prima delle premiazioni - fosse una strada più adatta alla Fa30 e che avrei dovuto rincorrere. Invece sabato abbiamo fatto un gran lavoro di messa a punto con la squadra e in gara, anche grazie a un fondo con maggiore grip, siamo riusciti a sfruttare la Norma e le Pirelli al

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec); 2. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech); 3. Benes (Osella Fa30 Zytek).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

meglio. Il record? In inverno pure a livello aerodinamico ci siamo concentrati per migliorare sui tracciati più veloci e qui rispetto al passato riuscivamo a fare più velocità. Ma devo complimentarmi lo stesso con Christian, un grande avversario e infatti questa per me è una vittoria molto importante a livello psicologico».

Una sottolineatura cruciale perché rimarca quanto le sfide vadano al di là del titolo europeo che i due italiani si stanno contendendo e quanto riguardino molto da vicino pure le varie case costruttrici coinvolte. Merli, sul fronte Osella e Avon, non è infatti da meno fin dalla prima frase dichiarata nel post-gara: «Ho dato il massimo». A ulteriore riprova nella seconda salita si è perfino migliorato: «C'è suspense. Noi siamo andati bene in prova e lui è riuscito a staccare un super tempo in gara. Ripeto, ho spinto al massimo e mi complimento con il mio avversario. In entrambe le salite siamo stati sempre molto vicini».

Gianluca Marchese

I NOSTRI SI FANNO VALERE OVUNQUE

Italiani al top in gruppo Cn

Mentre Milos Benes ha completato il podio assoluto, è stata Italia uber alles anche in gruppo Cn. Andrea Bormolini con l'Osella Pa20 Bmw ha bissato il successo di Limanowa mentre Marco Capucci superava sul filo di lana Stefano Crespi nel derby fra Pa21 Evo Honda. Dietro a Faggioli e Merli a quota 150 punti, ora proprio Bormolini e Capucci potrebbero giocarsi le carte per il podio continentale, conteso dai cechi del gruppo delle Silhouette Dan Michl, reduce da due vittorie sulla Lotus Elise, e Vladimir Vitver, che invece ha perso proprio la terza piazza generale in un weekend colmo di problemi fin dai capricci di elettronica patiti dall'Audi Tt-R in Q1.



Show sulle Dolomiti

L'EDIZIONE DEI SETTANT'ANNI DELLA COPPA D'ORO REGALA SETTE PEZZI UNICI AL MONDO. LA VITTORIA A BELOMETTI SU FIAT 508 C

Si è conclusa un'altra mitica edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti. Ad aggiudicarsela, è stato l'equipaggio formato da Andrea Belometti e Dorian Vavassori su Fiat 508 Spider Sport del 1932 seguito da Gianmaria Aghem e Rossella Conti su Bmw 328 Roadster del 1938 e da Alessandro Gamberini e Arturo Cavalli su Fiat 508 C del 1937. Passo Falzarego e Passo Pordoi nella prima giornata e Passo



Giau, Fedaia, Sella, Gardena, Passo Furcia e Passo Tre Croci nella seconda giornata hanno sicuramente regalato suggestione e richiesto molto impegno agli equipaggi in gara. «Sono stati due giorni intensi e bellissimi - ha dichiarato Belometti - le prove in programma non erano affatto banali ed erano da interpretare in modo attento. Io fortunatamente le ho affrontate bene sin dall'inizio. È giusto anche parlare dell'auto che essendo piccola e molto agile è particolarmente adatta a questa disciplina. C'è poco da aggiungere sulla meraviglia dello scenario delle Dolomiti, l'accoglienza che abbiamo trovato lungo le strade è stata molto calda e l'organizzazione è stata ottima».

Di grande suggestione è stata anche la sfilata delle Ferrari sul percorso per "L'omaggio ai 70 anni". Erano presenti in gara 7 pezzi unici al mondo e oltre trenta macchine dell'anteguerra. Al termine del-

la gara il Presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani ha speso parole entusiastiche per la Coppa d'Oro delle Dolomiti e ha voluto esprimere il suo punto di vista su Acì Storico: «Si è festeggiata nel modo giusto la ricorrenza dei 70 anni della Coppa d'Oro delle Dolomiti con auto meravigliose e con Cortina d'Ampezzo che si è presentata nel modo migliore. C'è stata la volontà di ricordare la storia di questo evento. Le strade mozzafiato dove si è svolta la gara e le splendide auto che si sono date battaglia hanno contribuito a celebrare al meglio questa ricorrenza dei 70 anni. Noi siamo vicini a tutti i collezionisti e vogliamo che non siano vessati ma al contrario che siano aiutati e tutelati. Noi non chiediamo tasse di iscrizione salvo per chi voglia registrare l'auto al registro di Acì Storico. A disposizione di tutti i collezionisti è inoltre presente una grande Biblioteca consultabile anche online». ●



A fianco, Andrea Belometti e Dorian Vavassori che si sono imposti nella 70esima edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti a bordo di una Fiat 508 C del 1937. Sopra a sinistra, in azione i Marzotto



Civm che lotta tra i Cn

PER IL TITOLO DI GRUPPO È SFIDA APERTISSIMA TRA LOMBARDI E LIGATO CON REA A FARE DA TERZO MOLTO SCOMODO. ECCO I LORO PIANI DI BATTAGLIA

di Gianluca Marchese

Il post-Fasano/pre-Vallecamonica è l'ideale per fare il punto sull'accesa battaglia che in Civm sta esaltando il gruppo dei prototipi Cn. Perché qualcosa è successo nella gara pugliese e perché la Malegno-Borno di domenica prossima e poi anche Gubbio ad agosto saranno round fondamentali nella supersfida fra i campioni in carica ex aequo Achille Lombardi e Luca Ligato. Sull'Osella Pa21 Evo Honda con pneumatici Avon, il primo nelle ultime gare ha rimontato e superato il rivale in vetta al Tricolore; il secondo, su auto gemella ma gommata Pirelli, è invece incappato in un trend negativo proprio come gli successi a metà stagione lo scorso anno. Normale che ora la pressione si sia spostata di più sull'under 25 calabrese, giovane di belle speranze della scuderia Cst Sport ora chiamato a un pronto riscatto, anche perché a Fasano fra i due, togliendo qualche punto prezioso allo stesso Ligato, è riuscito a inserirsi Cosimo Rea (in gara-2 tutti in 84 centesimi!).

Il driver campano della Tramonti Corse sembra aver imboccato la strada giusta al volante della Ligier Js51, sfiorando addirittura il colpaccio. In Civm sarebbe stato uno scenario del tutto inedito trovare la biposto francese davanti a due Osella di vertice. Una nota di merito per Rea, protagonista non ancora a tempo pieno in Cn ma senza dubbio ritrovato e che sottolinea come il lavoro non manchi in vista del suo prossimo impegno, quando il 20 agosto tornerà in gara a Gubbio.

Il leader Lombardi deb in Vallecamonica

In Vallecamonica, salvo rientro di Rosario Iaquinata, il duello Lombardi-Ligato tornerà diretto. L'attua-

le leader della classifica resta ben saldo con i piedi per terra: «In realtà per il gioco degli 'scarti' siamo vicinissimi a livello di punti - dice il portacolori Jonia Corse - e mi aspetta un difficile round a Malegno, dove sarò all'esordio. Ma tutto ha un inizio e quindi speriamo di far bene. Dobbiamo lavorare sul percorso, decidere i rapporti del cambio, la mescola delle gomme... tutto!».

In realtà il lavoro in casa Lombardi è già iniziato: «A Fasano abbiamo avuto qualche noia elettrica e il mio meccanico Carmine Napoletano la sta risolvendo, quindi esploreremo se tutto sia di nuovo al 100% direttamente a Malegno». Curiosità è il fatto che il driver potentino si era aggiudicato l'assoluta di gara-1 all'apertura Civm al Reventino grazie alla pioggia che aveva sfavorito i prototipi E2. In realtà poi la prima parte di stagione è stata davvero complicata: «Abbiamo iniziato alla grande con quel miglior tempo, ma poi l'euforia di competere sull'umido per l'assoluta mi ha condizionato e in gara-2 ho toccato alla prima curva con conseguente foratura e ritiro. L'inizio del periodo nero: a Sarnano altra toccata ma almeno ho visto il traguardo, a Verzegnis ho rotto il cerchio, a Morano Ligato è andato fortissimo e io non ero a posto. Poi anche per il grande lavoro di Np Racing e Avon sono arrivate tre vittorie ad Ascoli, Trento e Fasano. Beh, di sfortuna ne avevamo avuta tanta».

Al Bondone ti sei preso la rivincita sul 2016... «Incredibile! Ligato ha parcheggiato nello stesso posto dove avevo parcheggiato io! Le corse sono così. È una bella competizione fra noi, poi è arrivato Rea, pilota fortissimo, e credo a breve rientrerà Iaquinata dall'infortunio».



MALEGNO-BORNO TUTTA DA SCOPRIRE

Lombardi, sotto e Ligato, sopra, si stanno giocando il titolo Cn nel Tricolore della Montagna: entrambi saranno al debutto alla Malegno-Borno dove si presentano al via per la prima volta. In basso a destra, Rea

A MALEGNO NON HO MAI CORSO. C'È DA LAVORARE SUL PERCORSO, CAMBIO, GOMME, INSOMMA SU TUTTO

ACHILLE LOMBARDI

”





fotografie MORETTI

Ligato adesso deve rimontare

Percorso inverso è stato quello di Ligato, che dopo le prime gare sembrava lanciaatissimo e invece dovrà lottare per rimontare. Segnale di equilibrio, ma anche di varietà delle forze in campo, che resta un punto di forza delle cronoscalate. Il pilota reggino, che nel 2016 ha vinto anche il trofeo Under 25, ha pagato a caro prezzo soprattutto lo stop di Trento, dove avrebbe colto un record notevole. Resta l'amaro o si pensa solo a guardare avanti? «Per il Bondone resta l'amaro - risponde Luca -, perché è una gara stupenda e in Cn2 c'è un record fermo lì da dieci anni (il 10'00"4 di Simone Faggioli, ndr). Quest'anno avrei settato un crono intorno al 9'50"... peccato davvero per il problema meccanico con la pompa della frizione, ci sono rimasto male, addirittura più che per i punti persi...».

Poi, dopo che già in precedenza ad Ascoli erano mancati i punti di gara-2 per la rottura di un semiasse, è arrivata una complicata domenica a Fasano: «In gara-2 abbiamo parzialmente risolto ammorbidendo l'assetto. Le gomme hanno reagito meglio ma non avevamo grip, soprattutto in alto e su quel tipo di asfalto scivoloso; ad Ascoli invece puoi già difenderti e infatti sono certo che pure lì in gara-2 avrei fatto meglio. Però ora pensiamo a queste due prossime tappe: a Malegno e Gubbio dobbiamo dare il massimo e raccogliere risultati pesanti. In Vallecamonica dovrò imparare i riferimenti e la strada, sarò all'esordio e farò finta che ricomincia un campionato nuovo. Sinceramente non mi aspettavo che in tre gare avrei perso così la testa della classifica, ma io devo ancora recuperare un risultato e quindi alla fine è un po' come se fossimo sullo zero a zero».

Rea punta forte sul Trofeo Faggioli

Fasano un anno dopo. Miglior under 25 nel 2009 e due volte vincitore in N-1600 (2013 e '14, fra l'altro lottando con Ligato), Cosimo Rea li aveva esordito

CON LA MIA LIGIER
AD INIZIO ANNO
NON PENSAVO
POTESSIMO
AVVICINARE
LOMBARDI E LIGATO

COSIMO REA



ANCHE IO IN
VALLECAMONICA
SARÒ ALL'ESORDIO:
FARÒ FINTA CHE
RICOMINCI UN
CAMPIONATO NUOVO

LUCA LIGATO



sulla sua Ligier nel 2016 e lì due domeniche fa ha colto un notevole secondo posto. In mezzo un gran lavoro di messa a punto: «La stagione scorsa - racconta - ho disputato solo Fasano e Gubbio ma combattendo più per risolvere problemi che altro. Nel 2017 siamo partiti al Reventino con il cambio non al top e poca esperienza; a mano a mano abbiamo capito in che modo la biposto vuole camminare a livello di geometrie e altezze. A Morano ho verificato delle soluzioni e pur con noie all'acceleratore ho sentito che il potenziale c'era ed era sfruttabile. Il telaio funzionava e si avvicinava il setup ideale. Da lì abbiamo iniziato a correre».

Pur mancando qualcosa a livello motoristico: «Ad Ascoli abbiamo capito bene che paghiamo un gap di propulsore. A Fasano mi sono trovato meglio perché il tracciato si adatta di più alla mia guida e al passo più lungo della Ligier e serve un po' meno coppia. A inizio anno non pensavo potessimo avvicinare Lombardi e Ligato, a Fasano mi sono dovuto ricredere. Devo dare merito a mio padre Giovanni (già pilota pure lui, ndr), che ci ha sempre creduto». Cosa ti aspetti ora per Gubbio? «Potrebbe essere un altro tracciato abbastanza favorevole alle peculiarità della Js51. Per il Trofeo Faggioli stiamo lavorando per avere un po' di coppia in più nel motore, che invece a regimi alti non va affatto male. Il telaio è facile da guidare, non sofferiamo troppo di sovrasterzo e l'anteriore è preciso. È stimolante sviluppare un'auto diversa rispetto a tutti gli altri, fra l'altro in proprio, paghiamo un po' lo scotto ad esempio della totale mancanza di scambi di informazioni, ma lottare per la vittoria come sulla Selva è davvero stata una grande soddisfazione». ●



La Hyundai scende in pista

ABBIAMO CERCATO
DI COSTRUIRE
UNA VETTURA
PERFORMANTE
E PROFESSIONALE
ADATTA AI CLIENTI

ANDREA ADAMO



Per lui si tratta di un ritorno alle origini. Perché Andrea Adamo, in carriera, ha lavorato sulle Alfa Dtm, Superturismo e S2000. Poi, le vicende professionali lo hanno portato ad essere considerato il papà dell'Abarth Grande Punto S2000 e anche quando è arrivato alla Hyundai, alla fine del 2015, l'eccentrico progettista torinese s'è occupato come primo incarico di vetture da rally. Anche perché, in quel momento, di auto da pista ad Alzenau forse non si parlava nemmeno. Poi le cose sono cambiate, la categoria Tcr s'è confermata uno straordinario successo a livello mondiale e anche la Casa coreana ha deciso di scendere in campo. Con la i30 N che ha mosso i primi passi nei test ad Aragon di inizio aprile e Gabriele Tarquini come pilota di sviluppo. E Andrea Adamo nel ruolo non tanto di progettista quanto di responsabile del customer care, il programma che supporta i clienti. Settore strategico e particolarmente importante, soprattutto ora

**ANDREA ADAMO,
RESPONSABILE
DEL PROGRAMMA
CLIENTI DELLA
CASA COREANA,
CI SVELA A CHE
PUNTO È GIUNTO
LO SVILUPPO
DELLA i30 N
IN VISTA
DEL 2018**

di Sergio Remondino

che s'avvicina il momento del lancio della vettura. Che ha svolto sinora una serie di test su varie piste in Europa ed è stata anche schierata in gara alla recente 24 Ore di Misano. Non tanto per disputare la corsa quanto per provare in competizione la vettura e varie soluzioni d'assetto e altro.

«In Romagna abbiamo corso - spiega Adamo - dalla partenza, alle 9 di sabato mattina, sino a mezzanotte. Poi, la domenica mattina, abbiamo caricato tutto e siamo partiti per Dusseldorf, dove il martedì la vettura doveva essere esposta ad una presentazione internazionale».

- Quindi: poco tempo per prepararla e, soprattutto, l'imperativo di non fare danni in gara...

«Esatto! A Misano ci siamo regolarmente iscritti ma non abbiamo mai guardato la classifica: non c'interessava. Abbiamo girato facendo run da 90', quelli che ci permette la capienza del serbatoio. Si è trattato di un test in gara, che ha avuto buoni ri-



ITALIANI ALLA GUIDA

Andrea Adamo, sopra a sinistra, e Gabriele Tarquini sono gli italiani ai quali la Hyundai ha affidato la i30 N Tcr che ha già corso alla 24 Ore di Misano (a sinistra) e continua i test in vista del 2018

scontri. Non abbiamo avuto mai un problema e abbiamo potuto congelare alcune scelte tecniche: siamo ormai ad agosto e dobbiamo ordinare i pezzi per iniziare la produzione della vettura. A Misano abbiamo provato varie soluzioni d'assetto: camber soprattutto ma anche rigidità delle molle e via dicendo. Abbiamo deliberato un assetto che consenta di partecipare sia a gare sprint che endurance. E abbiamo pensato anche alla prestazione, facendo i 90' a ritmo di qualifica: abbiamo tirato alla morte in ogni stint per capire se c'erano punti deboli nella vettura. Passando da temperature di 25-26 gradi al mattino a 37-38 gradi alle due del pomeriggio. Un test probante, che ci ha permesso, anche, di capire come cambia il comportamento della vettura con il variare appunto delle temperature».

- Soddisfatti, dunque...

«Abbastanza. Anche perché volevamo deliberare un assetto per piloti gentleman ed uno per professionisti. Non dobbiamo dimenticare che questa è una vettura destinata a privati, sia pure di ottimo livello, e non ad una squadra ufficiale. Un aspetto, questo, che io ho particolarmente a cuore anche per il mio ruolo in Hyundai. Che non è tanto quello del progettista, anche se ovviamente so di cosa si parla e porto il mio contributo, ma quello di responsabile del servizio clienti».

- Quando e come sono nati il progetto e la vettura?
«Abbiamo iniziato la progettazione a ottobre 2016,

SCHEDA TECNICA

Scocca: 5 porte in acciaio leggero ad alta resistenza e telio a gabbia saldato. Serbatoio di sicurezza da massimo 100 litri dotato di sistema per il rifornimento rapido

Motore: 2 litri 4 cilindri sovralimentato a iniezione diretta e fasatura variabile. Potenza massima 330 cv

Sospensioni: Anteriori a schema McPherson; posteriori multilink a 4 bracci. Ammortizzatori regolabili anteriori e posteriori

Trasmissione: Trazione anteriore; cambio 6 marce sequenziale a innesti frontali con comandi al volante

Freni: impianto Hyundai-Brembo con dischi autoventilanti anteriori ø 380mm e pinze a 6 pistoni; posteriori ø 278mm e pinze a 2 pistoni

Ruote: Cerchi 10x18"; pneumatici Michelin o Hankook

Dimensioni: lunghezza 4450 mm; larghezza 1950 mm; carreggiate

1700 mm; passo 2650 mm
Peso: 1285 Kg incluso il pilota (regolamentato Tcr)

scegliendo la i30 perché è una vettura adatta al Tcr a livello di dimensioni con il suo passo di 2650mm ed è una novità importante per la Hyundai, che ne ha realizzato la versione sportiva N. La base per il motore è il 4 cilindri 2 litri con fasatura variabile all'aspirazione e allo scarico: un propulsore piuttosto conosciuto, perché è quello che ha equipaggiato la Mitsubishi Lancer EvoX e permette di arrivare tranquillamente a 330 cv, il limite imposto per la categoria Tcr».

- A che punto siete con lo sviluppo? I tempi vi soddisfano?

«Siamo in linea con le previsioni. Lo sviluppo sta andando secondo i piani, in alcuni punti abbiamo ancora margini di miglioramento».

- E ora che succede?

«Dal mese di agosto inizieremo a raccogliere ordini. Ci piacerebbe avere team professionali, vogliamo coinvolgere le filiali nazionali. E poi vorremmo far correre la vettura in qualche gara, da qui a fine anno».

- Cosa dice Tarquini della i30 Tcr?

«Lui è il pilota di sviluppo, quindi è partito da zero. Su alcune cose è soddisfatto, su altre no, ma questo è del tutto normale. Il suo lavoro è fondamentale. Dice che la vettura è sincera, facile da portare al limite, cosa che ha fatto a Misano». ●



Carlotta volante



Carlotta Fedeli è una pilota di poche parole, almeno con i media. Non per supponenza, ma per un briciolo di timidezza che la fa apparire sempre schiva davanti al microfono. Ma ora è un fiume in piena. Sorprende quando la raggiungiamo telefonicamente in Sardegna, dove è approdata per qualche giorno di relax insieme alla mamma Stefania: la doppietta con la Seat Leon Cupra l'ha trasformata! Parla di continuo. «Ero rimasta un po' amareggiata dopo Vallelunga perché avevo vinto ma c'era stata anche un po' fortuna, per la penalizzazione di Pellegrini - racconta - Insomma, quella vittoria non me la sentivo. Mi sono detta: "mi devo rifare per forza"! E gara-2 al Mugello è stata pazzesca, sono partita 6ª ma sono stata in testa dalla 1ª all'ultima curva... Quando avevo 5 secondi di vantaggio via-radio mi dicevano: "Carlotta, gestisci, la gara è lunga, non consumare troppo le gomme...". Poi è entrata la safety car e si è aperta la pitlane per le soste obbligatorie. Il mio box mi richiamava ma io non ero tanto convinta di rientrare subito, temevo di ritrovarmi ultima: è stata la scelta giusta».

- E l'ultimo giro com'è stato?

«Non ci potevo credere. Via radio il team mi esortava a stare tranquilla. Ma io lo ero. È stata una delle gare meno faticose perché non ero in bagarre: mi sembrava di fare un test, perché mi sono ritrovata da sola! Al traguardo ero felicissima, non avevo mai fatto una gara del genere. E poi sono particolarmente orgogliosa di aver vinto su una pista difficile come il Mugello. La sera prima a Tarcisio (Bernasconi, ndr) avevo annunciato: "domani vinco in retromarcia". Lo aveva detto Alberto Bassi prima di

**REGINA DELLA
LEON CUP
AL MUGELLO
LA FEDELI SI
RACCONTA A
CUORE APERTO:
«IL MIO
FIDANZATO È
ANCHE RIVALE
NEL MONOMARCA
MA NON MI
FACCIO SCRUPOLI
SE DEVO
SORPASSARLO»**

di **Fiammetta
La Guidara**

vincere il campionato con l'Ibiza e ha portato fortuna anche a me». E dire che Carlotta ha dovuto faticare per cominciare a correre, anche se la passione l'ha sempre avuta. Tutta "colpa" del papà, Roberto, che è stato pilota di motocross. «Invece la moto da cross arrivò a mio fratello minore ma non a me... - ricorda - Ero una bambina, avevo 8/9 anni, e papà non mi dava retta». Non potendo avere i cavalli meccanici, Carlotta ha ripiegato su quelli veri. «Ho cominciato con l'equitazione, a livello agonistico, fino ai 15 anni. Facevo salto degli ostacoli e sono arrivata a saltare un metro e venti». Ma era destino che i motori facessero parte della sua vita.

«Una decina di anni fa mio padre portò mio fratello Raul a provare un kart ad Artena. Andai anch'io e quella volta riuscii a girare. Da allora non ho più smesso. Ho iniziato subito a gareggiare nel campionato Easykart con il 100, che era una categoria molto combattuta, e poi in 125. Nel 2010 ho fatto il Corso Federale a Vallelunga, e ho preso la licenza internazionale. Ho provato le formule perché l'obiettivo era quello, ma il problema era il budget... E così ho esordito a Vallelunga per l'ultima gara del Cits, proprio con una Seat Leon. Arrivai 6ª e non me l'aspettavo. Era la mia prima gara in macchina, non avevo mai visto una pista vera. Nel 2011 ho partecipato a tutto il Cits, ma con una Mini. Avevo preso la patente da poco e un po' mi vergogno a dirlo ma non sapevo guidare la macchina con il cambio manuale... A casa non l'avevamo e mio padre ne affittò una: era una 500, perché ero neo patentata. Per un mese mi sono allenata a fare le partenze davanti a casa!».



**NOI DONNE
DOBBIAMO
SGOMITARE
MA ADESSO
MI HANNO FATTO
I COMPLIMENTI
ANCHE DALLA CINA
E DALLE FILIPPINE**

CARLOTTA FEDELI



**FEDELI AL TERZO POSTO
NEL MONOMARCA SEAT**

Dopo il round del Mugello, Carlotta Fedeli, sotto con papà e mamma, occupa la terza piazza nella classifica nella Seat Leon Cup. Mancano ancora 4 round prima della fine della stagione: il prossimo appuntamento della serie andrà in scena a Imola il 9 e 10 settembre

- E la stagione come andò?

«Non molto bene, in realtà, e neanche quella dopo. Lasciai il campionato a metà e pensai di smettere di correre».

- Cosa ti ha indotto a continuare?

«L'incontro con Seat Motorsport Italia e Tarcisio Bernasconi, nel 2013. È grazie all'Ibiza se sono rimasta nel mondo delle corse. Macchina, ambiente, team, weekend di gara, mi è piaciuto subito tutto. Ho continuato con l'Ibiza fino allo scorso anno, quando sono passata alla Leon. Se avessi smesso di correre sarebbe stato un peccato: finalmente qualche soddisfazione me la sto togliendo...».

- Hai un pilota di riferimento?

«Da piccola Andrea De Cesaris: era un amico di famiglia e per me era un mito. Oggi tengo per Antonio Giovinazzi: ci siamo conosciuti al corso federale e abbiamo preso la licenza insieme. Spero che arrivi in F.1 perché manca un pilota italiano. E poi c'è un altro pilota che stimo molto: Emanuele Pirro. Siamo vicini di casa, giro spesso in kart con i suoi figli e lui viene sempre a trovarmi in griglia. I suoi consigli sono preziosi. Mi dice sempre che le gare non finiscono alla prima curva. Ed è proprio così!».

- Come ti trovi da donna in un mondo maschile?

«Adesso bene, nel kart mi trovavo peggio. Certo, nel motorsport quando una donna va forte lo sanno anche in Giappone, però se vai male se lo ricordano per anni. Noi donne dobbiamo sgomitare sempre più degli altri, ma adesso mi hanno fatto i complimenti anche dalla Cina e dalle Filippine».

- Alla tua femminilità non rinunci...

«L'automobilismo è sport fisico, ma non come il motocross che ti cambia pure nella struttura. Da piccola ero un maschiaccio, ma crescendo sono migliorata, anche grazie ai consigli di mia mamma».

- Sei fidanzata?

«Da poco, con un mio rivale: Federico Paolino. Mi ero ripromessa "mai con un pilota", invece...»

In gara-1 al Mugello era davanti a me, poi è andato in ghiaia, ma non mi sarei fatta scrupoli a sorpassarlo. In genere gli uomini con me prima parlano di macchine da corsa e poi di Carlotta. Con Federico parliamo di tutto tranne che di gare, ma al contempo capisce tanti aspetti che chi è al di fuori di questo mondo non immagina neanche».

- Cosa farai da grande?

«All'università studio lingue: inglese, spagnolo e portoghese. Faccio interpretariato, ma mi piacerebbe continuare a lavorare come istruttrice di guida sicura e sportiva, oppure mettere su un team insieme a papà».

- Hai un sogno nel cassetto?

«Mi piace il Gt, ma sogno di correre nel Tcr International...». E Carlotta un assaggio lo ha già avuto: lo scorso anno, a Imola, dove è stata la prima donna a cogliere punti nella serie ideata da Marcello Lotti. ●



Peroni effervescente

DOPO 5 ROUND DI COPPA ITALIA E TRE ATTI DI 3 ORE ECC FACCIAMO IL PUNTO DELLE SERIE CHE SI SVOLGONO SOTTO L'EGIDA DELL'ORGANIZZATORE ROMANO

di Dario Lucchese

Con cinque appuntamenti disputati e tre ancora da svolgere, la Coppa Italia nelle declinazioni Turismo e Gt ha già emesso alcuni verdetti. La serie del Gruppo Peroni Race continua ad essere un campionato di riferimento per le ruote coperte in ambito nazionale, offrendo spettacolo ed un esito che quest'anno non pare mai essere scontato. Partendo dal raggruppamento Gran Turismo, segnato dalla sfida a due in classe Gt3 fra Luciano Tarabini, su Porsche 997 Gt3 R dell'Autorlando Sport, e Sergio Ghiotto, con la Renault R.S.01 schierata dalla Bellspeed.

Tra loro sicuramente più costante è stato il primo, che dopo la modifica al regolamento che ha visto l'introduzione del "bonus" riservato ai primi tre assoluti classificati, adesso prova a rilanciarsi in chiave campionato. Qui in testa troviamo Giuseppe Ramelli, protagonista con la Ferrari 458 Challenge. Il pilota del Team Pellin Racing, presente a tutti i round che si sono svolti, ha alternato vittorie di classe ad utili piazzamenti che lo hanno portato ad avere un margine di 13 lunghezze su Tarabini. Più staccato è invece Riccardo De Bellis, che dispone di un'altra Porsche 997 Gt3 Cup. Proprio il campione in carica della Zrs Motorsport, avrebbe potuto accorciare le distanze nella graduatoria generale in occasione dell'ultima doppia gara di Misano ma, dopo avere vinto la sua classe, la domenica ha forato mentre era di nuovo in testa, raccogliendo solo un terzo piazzamento.

Coppa Italia, lotta serrata in Turismo

Fra le Turismo la sfida è più serrata in Prima Divisione, mentre nella Seconda i distacchi sono maggiormente marcati. Proprio nella Prima Divisione, quella che accoglie le vetture più potenti e di più recente concezione, Luigi Bamonte, con la Honda Civic Tcr della Mm Motorsport, si presenta alla volta finale che partirà a settembre da Vallelunga, con sette punti di vantaggio su Federico Borrett (Bmw M3 E36) e nove su Fabrizio Montali (Bmw 320 SuperProduzione). Attenzione però anche al giovane Kevin Giaccon, che insegue a 13 lunghezze. Importante sarà vedere i risultati di classe con Bamonte e Giaccon, che si toglieranno punti a vicenda e lo stesso che accadrà fra Borrett e Montali. Ognuno di loro ha già uno scarto da operare in ottica campionato, quindi tutti i risultati saranno fondamentali, con il solo Borrett ancora alla ricerca della pri-

ma vittoria assoluta. Riccardo Ruberti, con la Seat Leon Supercopa del team Super 2000, è il mattatore assoluto della Seconda Divisione, avendo vinto nove prove su dieci, lasciando a Raffaele Lissignoli (Renault Clio) gli onori della vittoria di gara-1 a Franciacorta. Lo sdoppiamento della sua classe ha diminuito il "gap" con gli inseguitori, ma Ruberti può ritenere di avere già "mezzo" titolo in tasca, soprattutto se gli avversari continueranno a togliersi punti a vicenda.

Alla fine della stagione manca, come già detto, l'appuntamento di Vallelunga, oltre a quelli di Imola (1 ottobre) e Adria (15 ottobre). Ai tre vincitori sarà destinato un premio offerto dal partner Brm.

3 ORE ENDURANCE CHAMPIONS CUP

Una serie che ha numeri in crescita

Giunta al suo terzo anno, la 3 Ore Endurance Champions Cup sembra avere trovato una sua dimensione nel contesto tricolore. Quest'anno il numero di iscritti è ulteriormente salito, attestandosi intorno alle 14 unità. Numeri in crescita, che fanno ben sperare per il futuro dell'unica vera serie endurance nazionale. Con tre dei cinque appuntamenti già disputati, sono emerse anche alcune importanti indicazioni. Cominciando dal raggruppamento Gold, quello riservato alle vetture Gran Turismo, in cui si è assistito ad una marcia trionfale di Manuel e Adrian Zumstein, vincitori assoluti nelle prime due



foto grafie ACTUALFOTO

COPPA ITALIA GT

Gara-1: 1. Tarabini (Porsche 997); 2. De Bellis (Porsche 997). Gara-2: 1. Tarabini; 2. Ramelli (Ferrari 458).

COPPA ITALIA TURISMO

Gara-1: 1. Montali (Bmw 320i); 2. Bellin (Seat Leon). Gara-2: 1. Bamonte (Honda Civic Type R); 2. Ruberti (Seat Leon Supercopa).

3 ORE ECC

Gara: 1. Marciello-Ohmura-Zanasi (Ligier JsP3); 2. Fratti-Tarabini (Wolf Gb08).

Le classifiche complete alle pag. 78-80





gare con la Mercedes Amg Gt3 della Mdc Sports. Un inizio brillante, cui ha fatto però seguito una battuta d'arresto proprio nel più recente round disputatosi a Misano, che i due fratelli hanno dovuto saltare per motivi familiari (leggasi l'imminente arrivo dell'erede di Adrian). Della situazione non ne ha potuto però approfittare l'equipaggio della Bmw Z4 campione in carica della turca Borusan Motorsport formato da Aytac Biter, Levent Kocabiyik e Fatuh Ayan, ritirati prima della metà gara per un'uscita di pista. Meglio è andata alla vettura gemella della Ebam Gedik, divisa Ahmet Mutlubas, Yagiz Gedik e Ayhan Germirli, che tuttavia fra penalità e noie elettriche non ha tenuto il passo della famiglia formata da Giacomo, Matteo e Paolo Bossini (padre e due figli), tornati in pista con la Porsche 997 Gt3 R della Autorlando Sport dopo avere preso parte alla tappa del Mugello dello scorso aprile.

Battaglia incerta tra le Sport

Altrettanto incerta appare la sfida fra le vetture Sport. Cedimenti e ritiri hanno rimescolato le carte in ogni circostanza. In testa alla classifica troviamo il pilota della Emotion Motorsport, Tony Mastrobardino, con i compagni di squadra Francesco Malavasi e Massimiliano Clerici nelle vesti di inseguitori. Più staccati i campioni 2016 della Lp Racing, particolarmente sfortunati fino a questo momento. La prova in notturna di Misano ha visto scendere in pista anche la Ligier Lmp3 della Euro International, vera novità di questo campionato, tipologia di vetture alla quale la serie di Peroni strizza l'occhio. Alla fine ad imporsi è stato proprio il prototipo francese, su cui si sono alternati tre nomi eccellenti: Raffaele Marciello, Yoshiki Ohmura e Marco Zanasi. Con i dovuti correttivi sportivi, la gara si è dimostrata particolarmente combattuta e lo sarebbe stato fin sotto la bandiera a scacchi, se noie tec-

RIFLETTORI

SUI PROTAGONISTI

Sopra, Bamonte con la Honda Civic Tcr è al comando nella Prima Divisione tra le Turismo della Coppa Italia. Sopra a destra, i Bossini impegnati con una Porsche dell'Autorlando nell'Ecc. In basso a destra, Ghiotto davanti a tutti e in basso a sinistra la Ligier JsP3 con la quale Marciello, Ohmura e Zanasi si sono imposti a Misano nella sfida della 3 Ore Endurance Champions Cup

niche e penalità non avessero attardato i più diretti inseguitori. La seconda metà della stagione ci dirà comunque di più.

Primato Seat tra le Turismo

Fra le vetture Turismo, il primato è della Seat Leon della Rs+A, finora costantemente al top. Seppure con una vettura idealmente meno prestazionale rispetto alle altre in griglia, Marco Costamagna e Armando Donazzan si sono infatti dimostrati sempre estremamente regolari e precisi. Da quest'anno il campionato è valevole anche il titolo Italiano delle Energie Alternative ma, eccezion fatta per il primo appuntamento del Mugello, dove in pista si sono viste due vetture alimentate a Gpl come la Tecno Montecarlo e la Seat MKII, le stesse per una serie di concause non hanno preso parte agli altri due successivi round. All'appello rimangono adesso le gare di Imola del 1° ottobre e quella di Vallelunga, che a metà novembre ospiterà la classica 6 Ore di Roma. ●



Leclassefiche

VELOCITÀ

DTM

Resoconto della gara a pag. 64
Mosca (Rus), 22-23 luglio 2017

Gara-1: 1. Rast (Audi RS5) 38 giri in 57'50"885 alla media di 158,058 km/h; 2. Rockenfeller (Audi RS5) a 3'770; 3. Wittmann (Bmw M4) a 3'899; 4. Wickens a 6'098; 5. Glock (Bmw M4) a 9'498; 6. Auer a 14'663; 7. Paffett a 17'696; 8. Ekstroem (Audi RS5) a 17'795; 9. Green (Audi RS5) a 24'310; 10. Engel a 25'329; 11. Duval (Audi RS5) a 25'876; 12. Spengler (Bmw M4) a 27'607; 13. Mortara a 29'359; 14. Di Resta a 29'384; 15. Mueller (Audi RS5) a 29'727; 16. Martin (Bmw M4) a 30'201; 17. Farfus (Bmw M4) a 4 giri; 18. Blomqvist (Bmw M4) a 24 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Wickens in 1'29"990 alla media di 157,990 km/h

Gara-2: 1. Engel 36 giri in 56'41"087 alla media di 149,793 km/h; 2. Ekstroem (Audi RS5) a 0'376; 3. Spengler (Bmw M4) a 3'981; 4. Rast (Audi RS5) a 4'702; 5. Green (Audi RS5) a 5'410; 6. Wittmann (Bmw M4) a 7'192; 7. Rockenfeller (Audi RS5) a 7'416; 8. Blomqvist (Bmw M4) a 8'391; 9. Auer a 8'564; 10. Wickens a 8'982; 11. Paffett a 9'267; 12. Mortara a 9'942; 13. Farfus (Bmw M4) a 10'919; 14. Glock (Bmw M4) a 12'505; 15. Duval (Audi RS5) a 19'913; 16. Mueller (Audi RS5) a 37'728; 17. Di Resta a 4 giri; 18. Martin (Bmw M4) a 32 giri (gli altri su Mercedes AMG-C 63).

Giro più veloce: Green in 1'28"021 alla media di 160,021 km/h

Campionato: 1. Ekstroem 113 punti; 2. Rast 112; 3. Auer 97; 4. Green 87; 5. Rockenfeller 79.

FERRARI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 66
Le Castellet (Fra), 22-23 luglio 2017

Trofeo Pirelli

Gara-1: 1. D. Di Amato (Cdp) 14 giri in 30'42"160, alla media di 159,8 km/h; 2. Baron (Rosscorsa) a 7'002; 3. Grossmann (Octane 126) a 16'335; 4. Smeeth (Stratstone Ferrari) a 25'928; 5. Rocca (Rosscorsa) a 27'599 (1. Am); 6. Froggatt (Hr Owen) a 29'071; 7. Gagliardini (Cdp) a 30'995; 8. Liebhauser (Formula Racing) a 33'331; 9. Muzzo (Kessel Racing) a 38'869; 10. Contini (Kessel Racing) a 50'672; 11. Vezzoni (Rosscorsa-Pellin Racing) a 1'02'441; 12. Overgaard (Baron Service) a 1'04'708; 13. Cartu (Ferrari Budapest) a 1'07'583; 14. Ek Tidsrand (Scuderia Autoropa) a 1'23'672; 15. Nielsen (Baron Service) a 1'30'188; 16. Nelson (Scuderia Autoropa) a 1'44'127; 17. Atar (Octane 126) a 2'03'499 (1. 458); 18. Doerrenberg (Ferrari Eberlein) a 1 giro; 19. Jensen (Scuderia Autoropa) a 4 giri.

Giro più veloce: il 2° di D. Di Amato in 2'10"232, alla media di 161,5 km/h.

Gara-2: 1. Grossmann (Octane 126) 14 giri in 31'02"038, alla media di 158,1 km/h; 2. D. Di Amato (Cdp) a 1'283; 3. Smeeth (Stratstone Ferrari) a 4'361; 4. Liebhauser (Formula Racing) a 9'774 (1. Am); 5. Froggatt (Hr Owen) a 10'680; 6. Contini (Kessel Racing) a 20'469; 7. Muzzo (Kessel Racing) a 20'690; 8. Nelson (Scuderia Autoropa) a 21'178; 9. Rocca (Rosscorsa) a

21'999; 10. Vezzoni (Rosscorsa-Pellin Racing) a 39'057; 11. Overgaard (Baron Service) a 40'806; 12. Jensen (Scuderia Autoropa) a 41'634; 13. Cartu (Ferrari Budapest) a 50'697; 14. Ek Tidsrand (Scuderia Autoropa) a 57'597; 15. Nielsen (Baron Service) a 58'375; 16. Atar (Octane 126) a 1'03'8783 (1. 458); 17. Doerrenberg (Ferrari Eberlein) a 1'52'936; 18. Gagliardini (Cdp) a 3'10'687; 19. Baron (Rosscorsa) a 2 giri.

Giro più veloce: il 2° di Di Amato in 2'10"469, alla media di 161,2 km/h.

Coppa Shell

Gara-1: 1. Hassid (Charles Pozzi) 14 giri in 30'48"027, alla media di 159,3 km/h (1. Gentleman); 2. Laursen (Formula Racing) a 6'474; 3. Cheung (Formula Racing) a 37'476; 4. Prinoth (Ineco-Mp Racing) a 38'716; 5. Lovat (Kessel Racing) a 42'219; 6. Sheltema (Kessel Racing) a 45'850; 7. M. Gostner (Ineco-Mp Racing) a 58'004 (1. Ladies); 8. Lindroth (Penske Sportwagen Hamburg) a 58'743; 9. Cuhadaroglu (Kessel Racing) a 1'07'677; 10. Hurmi (Team Zenith Sion-Lausanne) a 1'07'682; 11. Weiland (Rosscorsa) a 1'26'613; 12. T. Gostner (Ineco-Mp Racing) a 1'27'856; 13. Kok (Formula Racing) a 1'35'501; 14. Mayer (Kessel Racing) a 1'50'537; 15. Kamstrup (Baron Service) a 1'52'958; 16. Lim (Formula Racing) a 1'53'778; 17. Schiavoni (Kessel Racing) a 2'03'192; 18. Hegyi (Rosscorsa) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Hassid in 2'11"220, alla media di 160,3 km/h.

Gara-2: 1. Hassid (Charles Pozzi) 14 giri in 30'55"813, alla media di 158,7 km/h (1. Gentleman); 2. Laursen (Formula Racing) a 3'263; 3. Hurmi (Team Zenith Sion-Lausanne) a 27'966; 4. Schletema (Kessel Racing) a 35'343; 5. Hladik (Baron Service) a 36'086; 6. M. Gostner (Ineco-Mp Racing) a 39'100 (1. Ladies); 7. Weiland (Rosscorsa) a 41'265; 8. Cuhadaroglu (Kessel Racing) a 44'662; 9. Schiavoni (Kessel Racing) a 47'483; 10. T. Gostner (Ineco-Mp Racing) a 57'406; 11. Lindroth (Penske Sportwagen-Hamburg) a 58'852; 12. Kok (Formula Racing) a 1'28'050; 13. Kamstrup (Baron Service) a 1'29'081; 14. Lim (Formula Racing) a 1'59'613; 15. Lovat (Kessel Racing) a 1 giro; 16. Hegyi (Rosscorsa) a 1 giro.

Giro più veloce: il 2° di Hassid in 2'11"596, alla media di 159,8 km/h.

ELMS

Resoconto della gara a pag. 67
Spielberg (Aut), 22-23 luglio 2017

Absoluta: 1. Owen-De Sadeleer-Albuquerque (Ligier Jsp217-Gibson) 169 giri in 4h00'57"876 (1. Lmp2); 2. Rojas-Minassian-Roussel (Oreca 07-Gibson) a 4'554; 3. Trouillet-Petit-Guibbert (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 4. Allen-Bradley-Yacamán (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 5. Isaakyan-Oрудzhev (Dallara P217-Gibson) a 2 giri; 6. Barthez-Buret-Berthon (Ligier Jsp217-Gibson) a 2 giri; 7. Lammers-Van Eerd (Ligier Jsp217-Gibson) a 4 giri; 8. Andersen-Fjordbach (Dallara P217-Gibson) a 10 giri; 9. Mondini-Uboldi (Ligier Js P3-Nissan) a 12 giri (1. Lmp3); 10. Falb-Rayhall (Ligier Js P3-Nissan) a 12 giri; 11. Pognaud-Jung-Ricci (Ligier Jp P3-Nissan) a 12 giri; 12. Lahaye-La-

haye-Heriau (Ligier Js P3-Nissan) a 12 giri; 13. Smiechowski-Hippe (Ligier Js P3-Nissan) a 13 giri; 14. Talkanitsa Sr-Talkanitsa Jr-Jensen (Ligier Js P3-Nissan) a 14 giri; 15. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari 488 Gte) a 14 giri (1. LmGte); 16. Roda-Méndez-Capitanio (Norma M30-Nissan) a 14 giri; 17. Smith-Fannin-Cooker (Ferrari 488 Gte) a 14 giri; 18. Yoluc-Hankey-Thiim (Aston Martin Vantage V8) a 14 giri; 19. Roda-Roda-Bertolini (Ferrari 488 Gte) a 14 giri; 20. Ried-Camathias-Cairolì (Porsche 911 RSR 991) a 14 giri; 21. Farano-Dons-Kapadia (Ligier Js P3-Nissan) a 14 giri; 22. Howard-Gunn-Turner (Aston Martin Vantage V8) a 15 giri; 23. Borge-Droux-Schatz (Norma M30-Nissan) a 15 giri; 24. Müller-Krebs (Ligier Js P3-Nissan) a 16 giri; 25. Belloise-Légeret-Lundberg (Ligier Js P3-Nissan) a 17 giri; 26. Moore-Hanson (Ligier Jsp217-Gibson) a 23 giri.

Giro più veloce: il 6° di Rojas-Minassian-Roussel in 1'20"177, alla media di 194,2 km/h.

IMSA

Lime Rock (Usa), 22 luglio 2017

Absoluta: 1. Pilet-Werner (Porsche 911 RSR) 181 giri in 2'40'18"956 alla media di 160,693 km/h; 2. Vanthoor-Bruni (Porsche 911 RSR) a 1'45"00; 3. Edwards-Tomczyk (BMW M6 GTLM) a 39'946; 4. Magnussen-Garcia (Corvette C7.R) a 40'203; 5. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 52'302; 6. Auberlen-Sims (BMW M6 GTLM) a 1 giro; 7. Mueller-Hand (Ford GT) a 4 giri; 8. Lindsey-Bergmeister (Porsche 911 GT3R) a 6 giri; 9. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan GT3) a 6 giri; 10. Long-Morad (Porsche 911 GT3 R) a 6 giri; 11. Aschenbach-Davis (Audi R8 LMS GT3) a 7 giri; 12. Lally-Legge (Acura NSX GT3) a 7 giri; 13. Nielsen-Balzan (Ferrari 488 GT3) a 7 giri; 14. Hawksworth-Alon (Lexus RCF GT3) a 7 giri; 15. Sweedler-Bell (Audi R8 LMS GT3) a 8 giri; 16. Segal-Negri Jr. (Acura NSX GT3) a 8 giri; 17. MacNeil-Jeanette (Mercedes-AMG GT3) a 8 giri; 18. Mul-Lewis (Lamborghini Huracan GT3) a 8 giri; 19. Karam-Pruiett (Lexus RCF GT3) a 10 giri; 20. Davison-Davis (Aston Martin Vantage GT3) a 17 giri; 21. Klingmann-Krohn (BMW M6 GT3) a 18 giri; 22. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 30 giri; 23. Keating-Bleekemolen (Mercedes-AMG GT3) a 56 giri; 24. Vautier-Von Moltke (Mercedes-AMG GT3) a 112 giri; 25. Bennett-Braun (Porsche 911 GT3 R) a 142 giri.

Giro più veloce: Garcia in 50"780 alla media di 168,172.

SUPER GT

Sugo (J), 23 luglio 2017

Absoluta: 1. Kovalainen-Hirate 81 giri in 2.09'13"878 alla media di 139,305 km/h; 2. Motoyama-Chiyo (Nissan GT-R) a 1'022; 3. Oshima-Caldarelli a 1 giro; 4. Matsuda-Quintarelli (Nissan GT-R) a 1 giro; 5. Nojiri-Kobayashi (Honda NSX) a 1 giro; 6. Mutoh-Nakajima (Honda NSX) a 1 giro; 7. Nakajima-Rossiter a 1 giro; 8. Baguette-Matsuura (Honda NSX) a 1 giro; 9. Yamamoto-Izawa (Honda NSX) a 1 giro; 10. Hirakawa-Mardenborough (Nissan GT-R) a 3 giri; 12. Sekiguchi-Kunimoto a 4 giri; 13. Tachikawa-Ishuura a 5 giri (gli altri su Lexus LC500).

Giro più veloce: Kobayashi in 1'14"219 alla media di 179,675 km/h.

Campionato GT500: 1. Caldarelli-Oshima 41 punti; 2. Cassidy-

Hirakawa 37; 3. Rossiter 36; 4. Hirate-Kovalainen 35; 5. Tachikawa-Ishuura, Nakajima 30; 7. Quintarelli-Matsuda 26.

WEC

Resoconto della gara sullo scorso AS
Nurburgring (Ger), 16 luglio 2017

Absoluta: 1. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919) 204 giri in 6.00'09"607 alla media di 174,954 km/h; 2. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919) a 1'606; 3. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050) a 1'04"768; 4. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050) a 5 giri; 5. Tung-Jarvis-Laurent a 13 giri; 6. Canal-Albuquerque-Senna a 14 giri; 7. Lapierre-Menezes-Rao (Alpine A470) a 14 giri; 8. Beche-Heinemeier-Hansson-Derani a 14 giri; 9. Cheng-Brundle-Gommendy a 15 giri; 10. Rusinov-Thiriet-Hanley a 16 giri; 11. Gonzalez-Trummer-Petrov a 16 giri; 12. Perrodo-Vaxiviere-Collard a 16 giri; 13. Graves-Hirschi-Merhi a 21 giri; 14. Webb-Kraihamer-Bonomi (CLM P1-01) a 22 giri; 15. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488) a 25 giri; 16. Lietz-Makowiecki (Porsche 911) a 25 giri; 17. Christensen-Estre (Porsche 911) a 25 giri; 18. Thiim-Sørensen (Aston Martin Vantage) a 26 giri; 19. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 26 giri; 20. Mücke-Pla (Ford GT) a 26 giri; 21. Turner-Adam-Serra (Aston Martin Vantage) a 27 giri; 22. Ried-Cairolì-Dienst (Porsche 911) a 29 giri; 23. Flohr-Castellacci-Molina (Ferrari 488) a 29 giri; 24. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 30 giri; 25. Rigon-Vlander (Ferrari 488) a 30 giri; 26. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488) a 31 giri; 27. Wainwright-Barker-Foster (Porsche 911) a 31 giri (gli altri su Oreca 07).

Giro più veloce: Kobayashi in 1'40"633 alla media di 184,162 km/h.

Campionato Piloti: 1. Hartley-Bamber-Bernhard 108 punti; 2. Davidson-Nakajima-Buemi 78; 3. Tung-Jarvis-Laurent 60; 4. Lotterer-Jani-Tandy 46; 5. Kobayashi-Conway 36,5. **Scuderie:** 1. Porsche 154 punti; 2. Toyota 114,5.

Lmp2: 1. Tung-Jarvis-Laurent 116 punti; 2. Senna-Canal 70; 3. Menezes-Rao 57; 4. Prost 52; 5. Brundle-Cheng-Gommendy 51.

Gt Fia: 1. Priaulx-Tincknell 84 punti; 2. Derani 74; 3. Makowiecki-Lietz 73; 4. Serra-Turner-Adam 69; 5. Pier Guidi-Calado 62; 6. Rigon 60,5. **Scuderie:** 1. Ferrari 135 punti; 2. Ford 135; 3. Aston Martin 113; 4. Porsche 106. **Gte AM:** 1. Cairolì-Ried-Dienst 88 punti; 2. Sawa-Griffin-Mok 88; 3. Lauda-Dalla Lana-Lamy 86; 4. Cioci-Scott-Cameron 50; 5. Castellacci-Flohr 42.

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 76
Misano (Rm), 15-16 luglio 2017

Coppa Italia Gt

Gara-1: 1. Tarabini 15 giri in 25'03"022 alla media di 151,830 km/h; 2. De Bellis a 1'06'495; 3. Ramelli (Ferrari 458 Challenge) a 1'09'542; 4. Zonin a 1'32'656; 5. Panzacchi a 2 giri (gli altri su Porsche 997 Gt3 R).

Giro più veloce: il 10° di Tarabini in 1'38"769, alla media di 154,032 km/h.

Gara-2: 1. Tarabini 15 giri in 25'14"576, alla media di 150,672 km/h; 2. Ramelli (Ferrari 458 Challenge) a 1'12"072; 3. Zonin a 1'18"208; 4. Panzacchi a 2 giri; 5. De Bellis a 2 giri (gli altri su Porsche 997 Gt3 R).

Giro più veloce: il 4° di Tarabini in 1'39"349, alla media di 153,133 km/h.

Campionato: 1. Ramelli 43 punti; 2. Tarabini 30; 3. Giacon J. 25; 4. De Bellis 15; 5. Giacon D., Sarcinelli 14; 7. Ghiotto 10; 8. Capelli, Coldani 9; 10. Sapino, Bionassi 8.

Coppa Italia Turismo

Gara-1: 1. Montali (Bmw 320i) 14 giri in 25'34"709 alla media di 138,782 km/h; 2. Bellin (Seat Leon Cup Racer) a 0'118; 3. Borrett (Bmw M3 E36) a 2'248; 4. Bamonte (Honda Civic Type R) a 24"970; 5. Mazzolini (Seat Leon Cup Racer) a 26"039; 6. Ruberti (Seat Leon Supercopa) a 33"159; 7. Hafner (Alfa Romeo 147) a 44"286; 8. Ortodossi a 50"840; 9. Revello (Seat Leon Cup Racer) a 1'36"873; 10. Pietrini (Bmw M3 E36) a 1'38"562; 11. Gaudenzi (Alfa Romeo Gt) a 1'43"526; 12. Trebbi a 1'44"743; 13. Zamporlini a 1'45"105; 14. Barbolini a 1'51"384; 15. Musso (Bmw 320i) a 1 giro; 16. Tassi (Bmw M3 E36) a 1 giro; 17. Senzacqua (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 18. Mascolo a 1 giro; 19. Di Cosmo (Abarth 595) a 1 giro; 20. Fiorucci (Seat Leon Supercopa) a 1 giro; 21. Scarpellini a 1 giro; 22. Maglioccola (Seat Leon Cup Racer) a 4 giri; 23. R. De Luca (Honda Civic Type R) a 4 giri (gli altri su Renault Clio).

Giro più veloce: l'11° di Montali in 1'47"744 alla media di 141,201 km/h.

Gara-2: 1. Bamonte (Honda Civic Type R) 13 giri in 25'46"900, alla media di 127,854 km/h; 2. Ruberti (Seat Leon Supercopa) a 3'659; 3. Montali (Bmw 320i) a 6'035; 4. Maglioccola (Seat Leon Cup Racer) a 13'672; 5. Ranzato (Seat Leon Cup Racer) a 16'397; 6. Borrett (Bmw M3 E36) a 23'476; 7. Revello (Seat Leon Cup Racer) a 26'397; 8. Ortodossi a 26'984; 9. Hafner (Alfa Romeo 147) a 27'113; 10. Trebbi a 45'328; 11. Gaudenzi (Alfa Romeo Gt) a 47'009; 12. Barbolini a 58'103; 13. Sapuppo (Bmw M3 E36) a 1'07'056; 14. Mascolo a 1'15'131; 15. Di Cosmo (Abarth 595) a 1'16'412 (gli altri su Renault Clio).

Giro più veloce: il 3° di Montali in 1'48"194 alla media di 140,614.

Campionato 1. Divisione: 1. Bamonte 41 punti; 2. Borrett 34;

3. Montali 32; 4. Giacon K. 28; 5. Ranzato, Bellin 23; 7. Scavlini 22; 8. Revello 21; 9. Nardilli, Piccin, Giaiofatto 16. **2. Divisione:** 1. Ruberti 86 punti; 2. Barbolini 34; 3. Fantilli, Piccin, De Luca, Trebbi 26; 7. Orlandini, De Vuono 21; 9. Giaiofatto 19; 10. Cevasco 16.

3 ORE ECC

Resoconto della gara a pag. 76
Misano (Rm), 15-16 luglio 2017

Gara: 1. Marciello-Ohmura-Zanasi (Ligier JsP3) 101 giri in 3h01'05"302, alla media di 141,420 km/h (1. Bronze); 2. Fratini-Tarabini (Wolf Gb08) a 2 giri; 3. Bellorosa-Belotti (Wolf Gb08 Tornado) a 4 giri; 4. Costamagna-Donazzan (Seat Leon Cup Racer) a 11 giri (1. Silver); 5. M. Bossini-G. Bossini-P. Bossini (Porsche 997 Gt3 R) a 11 giri; 6. Leporelli-Mastroberardino-Malavasi (Wolf Gb08) a 12 giri; 7. Amaduzzi-"Paco"-Colicetti (Wolf Gb08) a 17 giri; 8. Gedik-Germirli-Mutlubas (Bmw Z4 Gt3) a 18 giri.

Giro più veloce: il 5° di Zanasi in 1'31"662, alla media di 165,975 km/h.

CLIO CUP

Resoconto della gara sullo scorso AS
Misano (Rm), 15-16 luglio 2017

Gara-1: 1. Sandrucci (Melatini Racing) 13 giri in 25'20"309, alla media di 130,090 km/h; 2. Jelmini (Composit Motorsport) a 2'193; 3. Danetti (Mc Motortecnica) a

2"701; 4. D. Pasquali (Essecoorse) a 3"175; 5. Rinaldi (Essecoorse) a 3"399; 6. D. Nardilli (Melatini Racing) a 3"658; 7. Vallarino (Mc Motoristica) a 7"427; 8. Casetta (Faro Racing) a 9"073; 9. Felisa (Composit Motorsport) a 11"979; 10. Distrutti (NextOneMotorsport) a 22"009; 11. Pelizzari (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 57"279; 12. Parisini (Essecoorse) a 1'02"567; 13. Calgaro (Melatini Racing) a 2 giri; 14. M. Fiore (Essecoorse) a 3 giri; 15. Besler (Essecoorse) a 3 giri.

Giro più veloce: il 3° di Rinaldi in 1'53"265, alla media di 134,319 km/h.

Gara-2: 1. Rinaldi (Essecoorse) 14 giri in 26'45"188, alla media di 132,689 km/h; 2. Nardilli (Melatini Racing) a 4'457; 3. Jelmini (Composit Motorsport) a 8"285; 4. Distrutti (NextOneMotorsport) a 11"461; 5. Felisa (Composit Motorsport) a 12"216; 6. D. Pasquali (Composit Motorsport) a 15"474; 7. M. Fiore (Essecoorse) a 16"518; 8. Casetta (Faro Racing) a 16"956; 9. Caruso (Oregon Team) a 23"215; 10. Calgaro (Melatini Racing) a 40"577; 11. Danetti (Mc Motoristica) a 41"169; 12. Parisini (Essecoorse) a 1'33"983; 13. Vai (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 2 giri; 14. Sandrucci (Melatini Racing) a 3 giri; 15. Besler (Essecoorse) a 3 giri; 16. Poloni (Composit Motorsport) a 4 giri.

Giro più veloce: il 6° di Sandrucci in 1'52"446, alla media di 135,297 km/h.

Gara-3: 1. Rinaldi (Essecoorse) 14 giri in 26'37"005, alla media di 133,369 km/h; 2. Sandrucci (Melatini Racing) a 4"268; 3. Distrutti (NextOneMotorsport) a 4"892; 4. Nardilli (Melatini Racing) a 14"166; 5. Caruso (Oregon Team) a 19"487; 6. Danetti (Mc Motoristica) a 19"622; 7. Casetta (Faro Racing) a 22"954; 8. Jelmini (Composit Motorsport) a 29"086; 9. Felisa (Composit Motorsport) a 29"516; 10. Vallarino (Mc Motoristica) a 29"888; 11. D. Pasquali (Essecoorse) a 31"505; 12. M. Fiore (Essecoorse) a 32"247; 13. Besler (Essecoorse) a 42"086; 14. Calgaro (Melatini Racing) a 59"396; 15. Parisini (Essecoorse) a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Sandrucci in 1'52"675, alla media di 135,022 km/h.

Il campionato: 1. Rinaldi 168 punti; 2. Sandrucci 166; 3. Jelmini 113; 4. Nardilli 94; 5. Danetti 75.

INDYCAR

Resoconto della gara sullo scorso AS Toronto (Can), 15-16 luglio 2017

Gara: 1. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) 85 giri in 1h35'05"3522, alla media di 154,159 km/h; 2. Rossi a 1"8704; 3. Hinichliffe a 4"7020; 4. Andretti a 18"7408; 5. Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) a 19"4274; 6. Hunter-Reay a 27"3905; 7. Chilton a 28"3386; 8. Castronevales (Dallara DW12-Chevy) a 28"9415; 9. Rahal a 29"7693; 10. Dixon a 30"3369; 11. Saavedra a 32"7668; 12. Kimball a 36"4821; 13. Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) a 52"8910; 14. Gutierrez a 53"9858; 15. Munoz (Dallara DW12-Chevy) a 57"2777; 16. Sato a 1'01"8457; 17. Daly (Dallara DW12-Chevy) a 1'02"3752; 18. Pigot (Dallara DW12-Chevy) a 1 giro; 19. Kanaan a 2 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

Giro più veloce: il 55° di Pagenaud in 1'00"2357, alla media di 171,222 km/h.

Il campionato: 1. Dixon 423 punti; 2. Castronevales 420; 3. Pagenaud 404; 4. Newgarden 400; 5. Power e Rahal 359.

ACCESSORI



VERNICIATURA moto di Rizzi Vito Leonardo. La giornata di ieri ha visto finito quello che, a definizione del cliente, è una replica d'autore, quella del casco di GILLES VILLENEUVE. Sono io che invece devo dirgli grazie; lo stesso vale per la Paola, dipendente Lechler, nonché colorista d'eccezione. Non è stata una passeggiata al chiaro di luna, tirare fuori le tonalità da foto in internet. Grazie ai f.lli Secco di Alba, selleria d'epoca automoto; Ezio con la sua caparbietà lavorativa ha trovato la stoffa arancione per far sì che l'interno riprendesse le sembianze originali. Sto parlando del casco di un pilota automobilistico ricordato da tutti per la sua combattività, la voglia di arrivare a tutti i costi. Anche senza aver mai vinto un titolo mondiale, è ricordato da tutti come uno dei simboli di questo sport! Gilles Villeneuve ha corso la sua ultima gara al gran premio del Belgio 1982, guidando la Ferrari 126C. Amato e rispettato da tutti non solo per il suo essere pilota, era usuale vederlo nella corsia box con famiglia al seguito, abitudine conservata anche in Formula 1. A quindici anni dalla morte, il Canada emise un francobollo in suo onore! Lavori d'epoca ne ho portato a termine più di uno ma riverniciare un casco GPD con chiusura a collare mi ha fatto tornare indietro di qualche anno! Il casco che Massimo mi ha spedito aveva qualche sofferenza, come da lui definita. Poverino, era lì abbandonato in cantina e lì sarebbe rimasto se il suddetto Massimo non avesse la bella abitudine di leggere settimanalmente MotoSprint... dove ha visto il casco Quadrifoglio

SPORT



SPETTACOLARE PRIMA EDIZIONE

La prima edizione della Coppa dei Campioni Snp, è stata un vero e proprio successo, ed ha offerto prove combattute e moltissimo spettacolo, oltre che mostrare, l'enorme talento dei vari Campioni intervenuti. Talento che, nonostante, la lunga assenza dalle piste, da parte di alcuni drivers Sn1, non è stato affatto scalfito dal tempo, anzi! Ad aggiudicarsi l'ambitissimo premio, è stato il quattro volte campione, Tomas Denis Calvagni, che ha preceduto la velocissima Matilde La Guardia, autrice di un week end molto consistente. Dietro di loro, si è piazzata la strepitosa coppia formata da Jacopo Gentile ed Enrique Caruso. Questi ultimi, sono stati protagonisti di numerosi spareggi, ma nonostante ciò, hanno sempre terminato in ex aequo!!! Da segnalare le ottime prestazioni di Simone Parisi e buon ritorno in pista da parte di Giuseppe Torrisi. Per maggiori info: facebook/selezionenazionalepiloti o selezionenazionale@alice.it.

verniciato da me. Gilles è sempre stato per lui un idolo. Ha pensato di onorarlo facendosi replicare il casco da me. Ovviamente la mia antipatia per gli adesivi mi ha fatto realizzare tutto in vernice! Potete contattarmi direttamente scrivendomi a info@rizzidesign.it oppure chiamandomi in ditta 0172.489980. La fan page di FB è: <https://www.facebook.com/rizzidesign/>



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.

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, Quattroruote 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. Tel. 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. Tel. 347-2303761.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
 e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
 Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53
 Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it
 Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2017 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
 Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).
 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'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

SPORT NETWORK Italia ed estero:

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

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 - Roma
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

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



Leclassefiche

F2

Resoconto della gara sullo scorso AS Silverstone (Gb), 15-16 luglio 2017

Gara-1: 1. Leclerc (Prema) 28 giri in 49'23"075 alla media di 200,241 km/h; 2. Nato (Arden) a 8'866; 3. Rowland (Dams) a 9'605; 4. Markelov (Russian Time) a 17'743; 5. Canamasas (Rapax) a 18'715; 6. Ghiotto (Russian Time) a 24'284; 7. King (MP) a 26'498; 8. Latifi (Dams) a 27'805; 9. Gelaef (Arden) a 28'904; 10. Matsushita (ART) a 34'560; 11. Boschung (Campos) a 44'764; 12. Delétraz (Racing Engineering) a 46'536; 13. Sette Câmara (MP) a 47'050; 14. Malja (Racing) a 50'673; 15. Jefri (Trident) a 56'457; 16. Fuoco (Prema) a 1'01'355; 17. Visoiu (Campos) a 1'09'543; 18. Albon (ART) a 1'12'549; 19. Iloft (Trident) a 1 giro.

Giro più veloce: il 23° di Matsushita in 1'42"512 alla media di 206,879 km/h.

Gara-2: 1. Latifi (Dams) 21 giri in 37'17"053 alla media di 198,867 km/h; 2. Ghiotto (Russian Time) a 1'717; 3. Markelov (Russian Time) a 5'300; 4. Canamasas (Rapax) a 7'698; 5. Leclerc (Prema) a 7'943; 6. Nato (Arden) a 8'279; 7. de Vries (Rapax) a 8'801; 8. Matsushita (ART) a 9'484; 9. Malja (Racing Engineering) a 10'618; 10. Rowland (Dams) a 12'263; 11. Albon (ART Grand Prix) a 13'262; 12. Visoiu (Campos) a 13'825; 13. Fuoco (Prema) a 13'825; 14. Delétraz (Racing Engineering) a 14'386; 15. Iloft (Trident) a 14'665; 16. Sette Câmara (MP) a 14'925; 17. Gelaef (Arden) a 15'871; 18. Jefri (Trident) a 45'918.

Giro veloce: il 13° di Leclerc in 1'43"219 alla media di 205,462 km/h.

Campionato: 1. Leclerc 188 punti; 2. Markelov 121; 3. Rowland 117; 4. Latifi 91; 5. Ghiotto 86.

FORMULA E

Resoconto della gara sullo scorso AS New York (Usa), 15-16 luglio 2017

Gara-1: 1. Bird (Ds Virgin Racing), 43 giri in 52'29"275 alla media di 95,998 km/h; 2. Vergne (Techeetah) a 1'354; 3. Sarrazin (Techeetah) a 4'392; 4. Di Grassi (Abt Schaeffler Audi Sport) a 6'155; 5. Duval (Faraday Future Dragon Racing) a 8'428; 6. Turvey (NextEv Tcr Formula E Team) a 8'952; 7. Gasly (Renault e.dams) a 9'321; 8. Prost (Renault e.dams) a 10'036; 9. Frijns (Andretti Autosport) a 11'019; 10. Carroll (Jaguar Racing) a 12'073; 11. Piquet Jr. (NextEv Tcr Formula E Team) a 12'977;

12. Félix Da Costa (Andretti Autosport) a 13'341; 13. Dillmann (Venturi) a 16'337; 14. Abt (Abt Schaeffler Audi Sport) a 1 giro; 15. Rosenqvist (Mahindra Racing) a 1 giro.

Giro più veloce: il 21° di Engel (Venturi) in 1'03"883 alla media di 110,057 km/h.

Gara-2: 1. Bird (Virgin Racing), 49 giri in 58'09.388, alla media di 98.730 km/h; 2. Rosenqvist (Mahindra Racing) a 11'381; 3. Heidfeld (Mahindra Racing) a 12'319; 4. Gasly (Renault e.dams) a 12'355; 5. Di Grassi (Abt Schaeffler Audi Sport) a 23'451; 6. Prost (Renault e.dams) a 30'470; 7. Dillmann (Venturi) a 41'862; 8. Vergne (Techeetah) a 52'292; 9. Frijns (Andretti Autosport) a 1'00'475; 10. D'Ambrosio (Faraday Future Dragon Racing) a 1'12'659; 11. Carroll (Jaguar Racing) a 1'41'134; 12. Sarrazin (Techeetah) a 1 giro; 13. Duval (Faraday Future Dragon Racing) a 1 giro; 14. Turvey (NextEv Tcr Formula E Team) a 1 giro; 15. Félix Da Costa (Andretti Autosport) a 1 giro; 16. Piquet Jr. (NextEv Tcr Formula E Team) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7° di Daiel Abt (Abt Schaeffler Audi Sport) in 1'03"898 alla media di 110,031 km/h.

Il campionato: 1. Buemi 157 punti; 2. Di Grassi 147; 3. Rosenqvist 104; 4. Bird 100; 5. Prost 84.

GP3

Resoconto della gara sullo scorso AS Silverstone (Gb), 15-16 luglio 2017

Gara-1: 1. Russell (ART) 20 giri in 40'20"435 alla media di 175,038 km/h; 2. Hubert (ART) a 1'128; 3. Lorandi (Jenzer) a 1'555; 4. Aitken (ART) a 8'316; 5. Boccacchi (Trident) a 9'183; 6. Kari (Arden) a 10'134; 7. Maini (Jenzer) a 10'731; 8. Alesi (Trident) a 10'990; 9. Joerg (Trident) a 15'205; 10. Falchero (Campos) a 17'329; 11. Pulcini (Arden) a 19'371; 12. Baptista (DAMS) a 25'967; 13. Siebert (Campos) a 26'859; 14. Schotthorst (Arden) a 28'536; 15. Calderon (DAMS) a 30'283; 16. Hyman (Campos) a 58'289.

Giro più veloce: Alesi in 1'49"838 alla media di 193,080 km/h.

Gara-2: 1. Alesi (Trident) 15 giri in 30'04"801 alla media di 175,992 km/h; 2. Aitken (ART) a 0'724; 3. Kari (Arden) a 1'431; 4. Russell (ART) a 1'857; 5. Maini (Jenzer) a 5'900; 6. Lorandi (Jenzer) a 7'257; 7. Joerg (Trident) a 8'099; 8. Hubert (ART) a 8'447; 9. Ferrucci (DAMS) a 10'744;

10. Siebert (Campos) a 11'712; 11. Hyman (Campos) a 12'387; 12. Pulcini (Arden) a 17'079; 13. Tvetter (Trident) a 17'645; 14. Baptista (DAMS) a 22'595; 15. Calderon (DAMS) a 23'280; 16. Fukuzumi (ART) a 28'539.

Giro più veloce: Russell in 1'48"862 alla media di 194,811 km/h.

Il campionato: 1. Russell 92 punti; 2. Hubert 57; 3. Fukuzumi 54; 4. Aitken 52; 5. Lorandi 51; 6. Alesi 43; 7. Maini 36; 8. Boccacchi 26; 9. Hyman 25; 10. Kari 20.

WTCC

Resoconto della gara sullo scorso AS Rio Honda (Arg), 15-16 luglio 2017

Gara-1: 1. Ehrlicher (Lada Vesta), 12 giri in 19'23"991 alla media di 163,504 km/h; 2. Bennani a 0'726; 3. Guerrieri (Chevrolet RML Cruze) a 1'326; 4. Chilton a 1'573; 5. Monteiro (Honda Civic) a 1'677; 6. Björk (Volvo S60) a 2'322; 7. Huff a 3'668; 8. Filippi a 10'369; 9. Coronel (Chevrolet RML Cruze) a 10'960; 10. Michigami (Honda Civic) a 11'379; 11. Gleason (Lada Vesta) a 14'036; 12. Nagy (Honda Civic) a 21'452; 13. Dávid Szabó (Honda Civic) a 22'972; 14. Michelisz (Honda Civic) a 1 giro (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: Björk in 1'44"727 alla media di 165,206 km/h.

Gara-2: 1. Michelisz (Honda Civic), 13 giri in 22'39"375 alla media di 165,458 km/h; 2. Monteiro (Honda Civic) a 0'505; 3. Björk (Volvo S60) a 1'381; 4. Guerrieri (Chevrolet Rml Cruze) a 6'379; 5. Bennani a 14'281; 6. Girolami (Volvo S60) a 14'675; 7. Chilton a 20'386; 8. Ehrlicher (Lada Vesta) a 20'750; 9. Huff a 20'999; 10. Coronel (Chevrolet Rml Cruze) a 21'983; 11. Michigami (Honda Civic) a 22'361; 12. Filippi a 22'989; 13. Gleason (Lada Vesta) a 26'701; 14. Nagy (Honda Civic) a 39'996; 15. Dávid Szabó (Honda Civic) a 40'437; 16. Catsburg (Volvo S60) a 1 giro (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: Catsburg in 1'43"480 alla media di 167,197 km/h.

Classifica Piloti: 1. Monteiro 200 punti; 2. Björk 188; 3. Michelisz 171; 4. Bennani 164; 5. Catsburg 159.

Classifica Costruttori: 1. Volvo 549 punti; 2. Honda 545.

SALITE CIVM

60° Selva di Fasano

Resoconto della gara sullo scorso AS Fasano, 16 luglio 2017

Absoluta: 1. Scola (Osella Fa30 Zytec) in 4'11"01; 2. Magliona (Norma M20 Fc Zytec) a 4'71; 3. Nappi (Osella Fa30 Zytec) a 10'03; 4. Castellano (Osella Pa2000 Honda) a 25'21; 5. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 27'11; 6. Pezzolla (Osella Pa21 JrB Bmw) a 27'30; 7. Caruso (Radical Sr4) a 28'64; 8. Rea (Ligier Js51 Honda) a 29'05; 9. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 30'42; 10. Carbone (Osella Pa2000 Honda) a 33'43.

Gara-1: 1. Scola in 2'04"16; 2. Magliona a 3'01; 3. Cubeda (Osella Fa30 Zytec) a 3'02; 4. Nappi a 5'98; 5. Castellano a 12'85.

Gara-2: 1. Scola in 2'06"85; 2. Magliona a 1'70; 3. Nappi a 4'05; 4. Pezzolla a 12'33; 5. Castellano a 12'36.

Classifica dei gruppi. Rs: 1. Scappa in 5'30"14; 2. Liuzzi a 0'27; 3. De Matteo a 9'59. (tut-

Dovesicorre

VELOCITÀ

29-30 luglio

GP UNGHERIA

11° round Mondiale F1 a Budapest

www.autosprint.it

FORMULA 2

7° round a Budapest

www.fiaformula2.com

GP3 SERIES

4° round a Budapest

www.gp3series.com

PORSCHE SUPERCUP MOBIL1

5° round a Budapest

www.porsche.com

INDYCAR

12° round a Lexington

NASCAR

Sprint Cup a Pocono

www.nascar.com

FORMULA E

11° round (2 gare) a Montreal

www.fiaformulae.com

FIA F3

6° round a Spa

www.fiaf3europe.com

BLANCPAIN ENDURANCE

5° round a Spa

www.blancpain-egt-series.com

LAMBORGHINI SUPER TROFEO

EUROPA

4° round a Spa

www.squadracorse.lamborghini.com

TRICOLORE PROTOTIPI

4° round a Magione

www.acisport.it

SUPER CUP

4° round a Magione

www.trofeosupercup.it

MINI CHALLENGE

4° round a Magione

www.mini.it

TROFEO ABARTH SELENIA

5° round a Magione

www.racing.abarth.com

F2 ITALIAN TROPHY

6° round a Magione

www.f2trophy.it

SALITE

29-30 luglio

TROFEO VALLECAMONICA

Civm - Malegno-Borno

www.trofeovallecamonica.it

RALLY

28-30 luglio

RALLY DI FINLANDIA

Mondiale Rally a Jyväskylä

www.nesterrallyfinland.fi

RALLY COPPA CITTÀ DI LUCCA

Coppa Italia a Lucca

www.balestrero.it

RALLY DI MAJANO

RallyDay a Majano

www.sportandjoy.it

RAAB HISTORIC

Storico a Castiglione dei Pepoli

www.raabevent.com

Vittoria di Bianco-Lamonato nel Rally Città di Schio con la Skoda Fabia R5





Auto a fuel cell destinazione futuro

Il principio di conversione elettrochimica dell'energia con celle a combustibile è noto sin dal 1839, grazie agli studi condotti da William Grove, ma le prime rilevanti applicazioni risalgono agli anni Cinquanta con l'inizio delle missioni nello spazio in cui erano impiegate per la produzione di energia elettrica e acqua a bordo dei veicoli spaziali. È questo il tema dell'approfondimento dedicato da UnicusanoLab, il laboratorio di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano. Una cella a combustibile è un dispositivo che converte l'energia potenziale chimica di un combustibile direttamente in energia elettrica attraverso reazioni elettrochimiche, che consentono di superare i limiti dei tradizionali sistemi di conversione termomeccanica dell'energia. I gas di alimentazione, idrogeno e ossigeno, entrano, rispettivamente, nei canali anodici e catodici, diffondono negli strati diffusivi e giungono su quelli catalitici, dove avvengono le reazioni di ossido-riduzione tra ossigeno e idrogeno producendo acqua ed energia elettrica. Tra le tecnologie energetiche ad alta efficienza e basso impatto ambientale, le celle a combustibile a elettrolita polimerico (PEMFC) sono considerate le più adatte per l'applicazione nel settore dei trasporti per

Macchine a celle a combustibile: gli ingegneri della Cusano fanno il punto sulla "rivoluzione"

l'elevata densità di potenza e il veloce start-up, legato alle basse temperature di esercizio. Per tali motivi, in questi ultimi anni, la ricerca scientifica si è focalizzata sullo studio e ingegnerizzazione di tali sistemi per applicazioni veicolari, in particolar modo per il campo dell'autotrazione. L'applicazione automobilistica è sicuramente interessante, per via delle migliori efficienze energetiche e del ridottissimo impatto ambientale rispetto ai sistemi tradizionali, ma a oggi la produzione e stoccaggio d'idrogeno e la mancanza di una rete di distribuzione sul territorio nazionale, rimangono gli ostacoli primari affinché tali tecnologie si affermino in futuro sul nostro mercato energetico. Infatti, com'è ben noto, l'idrogeno è l'elemento più abbondante in natura sotto forma di composti, basti pensare alla molecola dell'acqua (H₂O) in cui troviamo due atomi d'idrogeno legati con un atomo di ossigeno, viceversa è assai raro sulla terra allo stato elementare a causa della sua estrema volatilità. Attualmente le architetture prototipali di layout impiantistici prevedono automobili con pile a combustibile alimentate da

idrogeno stoccato a bordo in bombole pressurizzate, oppure pile a combustibile alimentate da idrogeno prodotto da sistemi di reforming a partire dagli idrocarburi. La prima architettura è sicuramente la più semplice dal punto di vista della gestione, tuttavia presenta notevoli problemi di costo, distribuzione del vettore idrogeno e sicurezza, per via dei serbatoi pressurizzati ad alta pressione. La seconda architettura è notevolmente più complessa da un punto di vista della gestione e controllo dell'intero sistema, ma sicuramente la scelta più fattibile nel breve-medio termine per via del fatto che i derivati del petrolio continueranno a mantenere un ruolo significativo nel campo dell'autotrazione nei prossimi decenni. L'auto a celle a combustibile potrebbe essere la più grande rivoluzione del futuro, ma ovviamente sarà necessario in primis abbattere le barriere che a oggi impediscono a tale tecnologia l'ingresso nel mondo dell'autotrazione.



Pirro con i compagni d'avventura di Misano, tra i quali Lammers e van der Merwe, stupendi esempi di passione

EMANUELE RACCONTA UNA RIMPATRIATA RICCA DI BEI GESTI

Pirro e colleghi che passione!

Cari amici lettori di Autosprint, vorrei segnalare un esempio di vera passione e sportività. Due weekend fa ho corso a Misano la 24 Ore Hankook Creventic con il Team Africa Le Mans. Una squa-

dra sudafricana messa su per l'occasione, composta da appassionati tutti rigorosamente volontari, capitanata dal Dr. Greg Mills, eclettico sudafricano, scrittore, professore, direttore della Brenthurst Foundation che si occupa del supporto alle nazioni africane per il loro sviluppo socio-economico. La Ginetta G55 con una livrea tutt'altro che discreta contro il bracconaggio delle specie africane protette, arrivata in un container dal Sudafrica, aveva corso la settimana precedente la 12 Ore di Imola e serviva una base di appoggio non lontana dai due autodromi per la sua revisione in vista dell'impegno



COL SUO MIGLIOR TEMPO OTTENUTO IN Q1 A SILVERSTONE

Nando stupendo

Alonso, che cuore nelle qualifiche del Gp di Gran Bretagna! Chiudere la Q1 in testa è stato un premio quasi inutile per un pilota che non smette di stupire. Quel tentativo con le gomme da asciutto, inutile per la classifica visto i 30 posti di penalità, è stata una dimostrazione di cuore, talento, voglia di lottare, di vincere, irriducibilità e soprattutto rispetto per il pubblico. Buttarsi a vita persa tra Maggots, Becketts e Chapel, con la macchina che faceva le scintille è stata una grandissima emozione e quel vano primo posto è stato applaudito giustamente da tutto il pubblico. I veri Campioni si vedono anche da questo.

Giacomo Bongrazio
Sofia (Bulgaria)

successivo. Per questo ho chiamato Roberto Venieri titolare della Target Racing per chiedergli un supporto logistico.

Ebbene, ecco il punto: la struttura ha ospitato il Team per tre giorni fornendo tutto l'aiuto necessario supportato anche preziosi consigli, tutto a titolo rigorosamente gratuito in piena linea con lo spirito dalla nostra operazione.

Gli altri piloti oltre a me e Greg Mills erano la leggenda sudafricana Sarel Van Der Merwe (classe 1946!) e Jan Lammers, tutti in linea con il nostro spirito dell'avventura.

Lo stare a fianco di team super organizzati, con camion e hospitality al top ci ha fatto apprezzare ancora di più questo modo di correre che sicuramente non appartiene più al giorno d'oggi.

Per la cronaca, dopo praticamente due notti in bianco da parte di tutti i ragazzi abbiamo portato a termine la gara in nona posizione dopo aver passato qualcosa come cinque ore ai box cercando di riparare tutti i vari problemi che abbiamo avuto. Ma questo conta poco. Siamo tutti tornati a casa felici e contenti.

Si può fare automobilismo anche in questo modo. Grazie di cuore a tutti quelli che ci hanno aiutato.

Emanuele Pirro

Le vette che ha toccato da pilota professionista Emanuele Pirro le sta doppiando e riscaldando grazie a un'altra delle sue tante qualità: l'immensa passione e l'amore - contagioso -, per il nostro Sport. Grande.



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo**,
Alberto Crippa, **Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images**, **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 Sgorbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **GUERRA SPORING** **Cotto e mangiato** **elavende** **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

GSX-R 1000 | **R**
ABS



Way of Life!



#NuovaGSXR1000R

Segui Suzuki Motorcycle Italia su



suzuki.it

**UNA FURIA.
PUNTO!**



#6 MICHAEL DUNLOP
2017 Isola di Man TT Race

1° TONI ELIAS 2° ROGER HAYDEN
AMA SUPERBIKE GP Utah

POSTER
STORY

F1

AUTO
SPRINT

MAGIC MOMENT GP BUDAPEST UNGHERIA

DI MARIO DONNINI



IL VIA DELL'EDIZIONE
1990, COL POLEMAN
E FUTURO VINCITORE
BOUTSEN IN PRIMO
PIANO. LO SHOW
NELLO SHOW
È GARANTITO
DAL PUBBLICO
OCEANICO



ALONSO E BRIATORE IN FESTA NEL 2003 MENTRE BARRICHELLO È OUT. SOPRA, HAMILTON AL TOP NEL 2007

lasciato platealmente a piedi per un dado ruota, preannunciandogli un epilogo irridato infausto, infilando la rimonta della vita al volante della Ferrari "Paperera" di soprannome ma stavolta non di fatto. L'ultimo atto, la sverniciata data a Senna, complice il doppiaggio infittito alla Onyx di Johansson, resta scena madre da consegnare all'antologia delle corse mai oggetto d'oblio.

Il fatto è che assai spesso sull'Hungaroring accadano cose che poi restano. Come la prima vittoria iridata di Damon Hill, nell'ormai lontano 1993, con la Williams-Renault, che fa il bis due anni dopo ma perde il trionfo più bello della sua vita nel 1996, quando la sua Arrows-Yamaha lo fa rallentare per guai al cambio, consegnando la vittoria al suo ex compagno di squadra Villeneuve, su Williams-Renault. Quindi scrivono pagine importanti Schumi, Hakkinen e Barrichello, ma è Alonso nel 2003 con la Renault a inaugurare un'altra alba infinita, la sua. Vincendo la gara e diventando il più giovane trionfatore in un Gp di Formula Uno. Quanto a Hamilton, nel 2007, oltre a dare il via alla sua meravigliosa sequenza di vittorie magari, spiega per la prima volta quanto sia bravo a innescare tranelli e a mettere a dura prova il sistema nervoso del rivale più diretto, al tempo l'esperto Alonso, compagno di squadra alla McLaren-Mercedes. Contro il quale incarna un comportamento ostruzionistico fin dalle prove, che culminerà con un plateale bloccaggio ai box da parte dello spa-

gnolo a suscitare ire e penosità dei commissari sportivi, con l'inglese che ne esce pulitissimo. Va bene a Hamilton anche nel 2008, quando il dominante Massa rompe un motore a tre giri dalla fine, di fatto giocandosi il mondiale proprio lì.

A proposito di Ferrari, le notizie dell'era recente non appaiono entusiasmanti. È vero che nel 2001 Michael vinse qui il suo quarto mondiale e nel 2004 la Rossa in Ungheria ebbe la certezza del sesto iride Costruttori. Tuttavia dall'immediato dopo-Schumi a oggi la Casa di Maranello è riuscita a far sua solo una gara, sull'Hungaroring, nel 2015, con Vettel. Curiosamente, nell'era turbo ibrida, quindi dal 2014 a oggi, questo è uno dei traccati meno favorevoli alla stessa Mercedes, la quale, pur vincente nel 2013, nell'ultimo anno dell'aspirato, con le vetture di nuova generazione ha sbancato solo una volta su tre, cedendo, oltre al sopra citato Seb, anche alla Red Bull di Ricciardo, al top a sorpresa in un emozionantissimo finale condizionato dalle gomme ad alto degrado, nella convulsa edizione 2014.

Sul più immutabile dei teatri - dal 1986 a oggi ivè solo una modifica tra la curva 3 e la 4, più l'allungamento del rettilineo principale e la ridefinizione della curva 1, oltre che alla creazione della curva 14 a 90 gradi, nel 2003 - l'unico aspetto davvero cangiante, imprevedibile e spesso determinante, resta la sorte. Che sorrida al migliore, dunque.

Ford di Heini Mader espressamente da qualifica. Niente di fenomenale, ma comunque un bel passo avanti. Quindi disponevo di fantastiche gomme Pirelli, Casa Italiana che al tempo era più efficace in prova che in gara. Quindi, se devo suddividere i meriti, dico 20% al motore Ford, 30% alla monoposto molto a punto e 50% alle gomme».

Alex, se fai così, ti assegno lo zero per cento... «Ma sì, dai, quando il pacchetto è a posto, poi il pilota conta relativamente e deve solo fare il suo dovere, come io in effetti ho fatto. Tanto che sono stato poi invitato da Frank Williams e Patrick Head nel loro motorhome, in occasione del Gp d'Italia. In più ho ricevuto l'interessamento e i complimenti di Cesare Fiorio della Ferrari, più la convocazione di Aleardo Buzzi della Marlboro in compagnia di Ron Dennis... Il che non è male no?».

Ci fu altro a coadiuvare il tuo momento magico? «Certo che sì. Pensa che il venerdì, dopo le prime qualifiche, avevo addirittura il 2° tempo e la Pirelli fece partire dalla sede altre gomme specialissime per cercare di ghermire la pole, il sabato. Ci provai, ma la verità è che la nuova mescola ultrasoffice non riusciva neppure a durare una tornata intera. Nella prima metà del giro buono ero nettamente in pole, poi iniziai a accusare blister, con la gomma che non riusciva a reggere. Così tornai alle mescole del giorno prima, con le quali riuscii a contenere i distacchi dal poleman Patrese su Williams e da Senna con la McLaren. Ayrton mi partì davanti di una manciata di decimi. Una di quelle cose che da vecchio potrà comunque raccontare ai miei nipoti, la sera davanti al fuoco». La gara non fu ricca delle soddisfazioni che avresti meritato. «Cosa vuoi, in condizioni corsa la Pirelli non andava come in prova e lo stesso motore era più spompato. Fu

costretto a fare una sosta per cambiare le gomme e Piquet mi superò, impedendomi di entrare in zona punti. Avevo fatto il possibile. Quell'anno, in ogni caso, ricordo il quarto posto a Montecarlo il sesto a Montreal, più il podio sfumato a Phoenix per una toccata in fase di doppiaggio con il mio compagno di squadra Andrea De Cesaris. Tutte piste cittadine e non è certo un caso».

E il tuo giudizio sull'Hungaroring? «Affettivamente ci ho vissuto tra i momenti più gloriosi della carriera e per questo mi dà belle sensazioni e un pizzico di nostalgia, ma razionalmente lo considero anacronistico, un vestito stretto per questa F1. Sorpassi si fanno in frenata alla curva 1 solo grazie al Drs. Occorrono, per ben figurare, pulizia di guida e resistenza fisica, perché la pista, a parte il riposo del breve rettilineo, è tutta un susseguirsi di curve». Chi vedi bene tra le monoposto al top? «Sull'Hungaroring da sempre il segreto è avere una vettura ben bilanciata e per questo vedo bene la Ferrari, che si è già dimostrata fantastica in occasione del Gp sul circuito salotto di Montecarlo. Poi, se sarà una gara spettacolare o meno, proprio non ho idea. Quest'anno lo considero piuttosto strano, perché ti metti davanti alla Tv certo di vedere una bella gara e invece dormi. Invece, quando voli basso, assisti a Gp da antologia... Non so, vedremo. Piuttosto, tornando indietro, ti dico che la mia più bella foto all'Hungaroring mi fu scattata prima del via nella famosa edizione 1989, accanto a due personaggi che nel Circus ci sono ancora oggi, avendo fatto bellissime carriere: Fabrizio Borra, al tempo mio preparatore fisico e ora al servizio di Alonso, e Maurizio Arrivabene, che seguiva il mio team, squadra junior Marlboro. Loro sono ancora lì e idealmente auguro a entrambi le migliori soddisfazioni».



IL BRESCIANO ALEX CAFFI AL VIA DAVANTI A PROST E BERGER NELL'EDIZIONE 1989 E, SOPRA, IN UN'IMMAGINE RECENTE

ALEX PARTI' TERZO NELL'EDIZIONE 1989 IN SCIA A AYRTON SENNA

ALEX CAFFI, EROE SU DALLARA BMS

Tra i piloti italiani Alex Caffi, alla fine degli Anni '80, è stato uno dei più grandi interpreti dell'Hungaroring. In top ten in prova con la Dallara della Scuderia Italia nel 1988, l'anno dopo è clamoroso protagonista di un terzo tempo in qualifica, con un'ottima partenza e una fase iniziale della corsa che lo vede viaggiare con i top driver del mondiale. Fino a che un cambio gomme lo riduce a più miti consigli, facendolo giungere comunque bravissimo settimo, dietro alla Lotus di Nelson Piquet. Poi l'atteso e meritato salto di qualità nella carriera di

Caffi non arriva e così quel weekend del Gp d'Ungheria 1989 resta uno dei momenti più alti della sua avventura in F1. «La Dallara della Scuderia Italia era una vettura in grado di esprimere ottimi valori di trazione - ricorda Alex -. Non a caso il modello del 1988 era okay sui traccati cittadini, comportandosi bene anche in Ungheria che rappresenta una pista particolare, assimilabile per torsuosità e assetto richiesto proprio a questi ultimi». Quale fu la tua arma in più, in quelle fantastiche qualifiche? «In Ungheria 1989 avevo per l'occasione un motore



POSTER
STORY

AUTO
SPRINT

F.1

MAGIC MOMENT

GP BUDAPEST UNGHERIA

DI MARIO DONNINI



IL VIA DELL'EDIZIONE
1990, COL POLEMAN
E FUTURO VINCITORE
BOUTSEN IN PRIMO
PIANO. LO SHOW
È GARANTITO
DAL PUBBLICO
OCEANICO

PISTA CUNICOLARE CHE SA OFFRIRE GP MEMORABILI

TOBOGA TERRIBILE RICCO DI SORPRESE



SOPRA, HERBERT DI TRAVERSO AL VIA DEL GP 1992, SOTTO PEREZ OUT IN PROVA NEL 2015 E ERICSSON KO NEL 2014



Non v'è niente di più tendenzialmente noioso ma ambivalente dell'Hungaroring, circuito posto a circa venti chilometri a nord-est di Budapest. Sedici curve in 4,3 chilometri, budello infernale tormentato e stretto, ove un Gp dura poco meno di un'ora e tre quarti, di regola sotto una canicola nucleare e con una processione infinita giro per giro, che fa rassomigliare la gara a una mini-endurance, più che a una sfida sprint.

Nel 1986, quando il Circus penetrò Oltrecoartina con tre anni d'anticipo sulla caduta del Muro di Berlino, l'evento fu comprensibilmente pubblicizzato quale mitologico casus di disgeo, sorta di versione rombante del torneo di ping-pong tra le rappresentative di Usa e Cina, datato 1972.

Eppure il motomondiale con Germania Est e Cecoslovacchia, tra Sachsensing e Brno, così come l'Euro Turismo sempre a Brno o l'Interserie a Most, tanto per limitarsi a emblematici esempi, il blocco orientale l'avevano forato a groviera già dagli Anni '60 e '70, quindi bravo Bernie Ecclestone a vendere lo show della F.1 come storico e sconvolgente, anche se la faccenda in fondo era meno fantastica di quanto strombazzato dai titoli di testa, ecco. Comunque, se Budapest secondo i romantici è la Parigi dell'Est, l'Hungaroring somiglia al tracciato di Montecarlo senza case, rail e balconi, stante la stessa fattuale impossibilità di correre tentando attacchi con ragionevoli possibilità di metterli a segno. Semplicemente, bisogna andar forte in prova, partire davanti,

avviarsi meglio che si può e resistere aspettando gli eventi, cercando di non restare fregati in una collisione o imbottigliato nel traffico, dopo un pit-stop malnato.

Facilissimo a dirsi, assai meno guidare mettendo in pratica la certosina lezione. Questo il discorso di fondo. Diciamo la regola. Poi, grazie a Dio, brillano le eccezioni. Le particolarità che fanno il Gran Premio d'Ungheria, certe volte, un dono della sorte piuttosto che una palestra per masochisti.

Perché suo malgrado l'Hungaroring sa essere terreno fatato per gare indimenticabili, episodi fondanti e svolte epocali.

Anzitutto, se piove. Di rado, con una media di quattro volte in trentun edizioni, cioè nel 2006, 2011, 2014 e 2015, ma quando succede d'improvviso il toboga si trasforma in una meravigliosa opportunità e la pista, di solito mediamente assai impolverata, diventa ancor più sporca e viscosa. E nel cinquanta per cento dei casi, dopo corse da urlo ricche di sorpassi, toccate e capovolgimenti di fronte, vince Button, re delle mixed condition e signore dell'aderenza scarsa, che prima regala una storica vittoria alla Honda e poi un non lieve dispiacere al compagno di squadra Hamilton, uno che di solito sulle serpentine mangiare non ha rivali. Ma la verità è che certe volte le gare sono belle sull'Hungaroring semplicemente perché è destino che lo siano. Nel 1986 il sorpassone di Piquet a Senna vale il prezzo del biglietto e nel 1989 Mansell vendica la sfiga 1987 (quando la sua Williams l'aveva

L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	PILOTA	VETTURA
1986	Nelson Piquet	Williams-Honda
1987	Nelson Piquet	Williams-Honda
1988	Ayrton Senna	McLaren-Honda
1989	Nigel Mansell	Ferrari
1990	Thierry Boutsen	Williams-Renault
1991	Ayrton Senna	McLaren-Honda
1992	Ayrton Senna	McLaren-Honda
1993	Damon Hill	Williams-Renault
1994	Michael Schumacher	Benetton-Ford
1995	Damon Hill	Williams-Renault
1996	Jacques Villeneuve	Williams-Renault
1997	Jacques Villeneuve	Williams-Renault
1998	Michael Schumacher	Ferrari
1999	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes
2000	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes
2001	Michael Schumacher	Ferrari
2002	Rubens Barrichello	Ferrari
2003	Fernando Alonso	Renault
2004	Michael Schumacher	Ferrari
2005	Kimi Räikkönen	McLaren-Mercedes
2006	Jenson Button	Honda
2007	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes
2008	Heikki Kovalainen	McLaren-Mercedes
2009	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes
2010	Mark Webber	Red Bull-Renault
2011	Jenson Button	McLaren-Mercedes
2012	Lewis Hamilton	McLaren-Mercedes
2013	Lewis Hamilton	Mercedes
2014	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault
2015	Sebastian Vettel	Ferrari
2016	Lewis Hamilton	Mercedes

F1 MAGIC MOMENT GP BUDAPEST UNGHERIA



I PRIMATI
IN PROVA: R. Barrichello
 (Ferrari F2004, 2004)
 1'18"436,
 media 201,076 km/h
IN GARA: M. Schumacher
 (Ferrari F2004, 2004)
 1'19"071,
 media 199,461 km/h
DISTANZA: M. Schumacher
 (Ferrari F2004, 2004)
 1h35'26"131,
 media 192,798 km/h

**AUTO
SPRINT**



DOPO AVER FATTO
SEGNARE LA POLE
SU LOTUS-RENAULT,
SENNA NEL 1986
CEDETTE LA VITTORIA
DI GARA A UNO
SCATENATO PIQUET
SU WILLIAMS-HONDA.
ECCO Ayrton DOMARE
LA SUA 98T TUTTA
DI TRAVERSO

L'ASSO INGLESE CON CINQUE CENTRI RESTA AL TOP

LEWIS SOVRANO DELL'HUNGARORING



SOPRA, BUTTON RE NEL 2006, TODT CON BARRICHELLO E SCHUMI NEL 2004, QUINDI LEWIS E MANSELL, 1° NEL 1989

Se la matematica non mente - e di solito non lo fa -, il re dell'Hungaroring è Hamilton con cinque sonanti trionfi, dal 2007 a oggi. In poche parole Lewis dal giorno del debutto in F.1 si è aggiudicato la metà esatta delle corse che ha disputato sulla pista magiara, facendo registrare uno score assoluto e una media di successi a oggi senza possibilità di replica.

Indicazione preziosa anche in chiave presente, considerando che Vettel vanta un solo successo e con la Ferrari, nel 2015, e quindi, curiosamente, mai su Red Bull.

In seconda posizione nella graduatoria dei maestri in riva al Danubio, c'è Michael Schumacher, con quattro centri belli pieni, tre su Ferrari e uno con la Benetton, davanti a Ayrton Senna a quota tre, sempre su McLaren-Honda.

Nelson Piquet ne vanta solo due, ma dalla sua ha l'indimenticabile successo nell'edizione inaugurale, peraltro propiziato con un'infilata alla curva 1 su Ayrton Senna passata alla storia per spettacolarità e perfezione nella tecnica, oltre che per grado di difficoltà nell'esecuzione. Damon Hill conta due vittorie, eppure merita un discorso a parte, perché sull'Hungaroring si è sempre esaltato. Tanto per cominciare, proprio qui, nel 1993, coglie il primo cen-

tro iridato, approfittando di una giornata sfortunata di Alain Prost, suo caposquadra alla Williams.

E vale la pena anche sottolineare il trionfo mancato nel 1997 al volante della non irresistibile Arrows a motore Yamaha schierata da Tom Walkinshaw. La quale, galvanizzata anche dalla competitività delle gomme Bridgestone, saluta la compagnia avviandosi verso una clamorosa quanto meritata affermazione, quando un problema al cambio nel finale tarpa le ali alla bella favola, consegnando sul piatto d'oro la coppa del vincitore a Jacques Villeneuve su Williams-Renault, mai così fortunato.

Bravissimo anche Button, che in Ungheria si è affermato in due spettacolari edizioni, entrambe contraddistinte dalla presenza della pioggia, nel 2006, con la Honda e nel 2011, al volante della McLaren a motore Mercedes.

Sul versante dei Costruttori, proprio la McLaren si conferma gran protagonista delle competizioni sul toboga magiara, con undici affermazioni complessive dall'alto delle quali guarda le rivali Williams e Ferrari, ferme rispettivamente a sette e sei successi.

Meno irresistibile che altrove la Mercedes, al top due volte, entrambe con Hamilton, nel 2013 e nel 2016.

BUTTON E HAMILTON IN LOTTA NEL 2011 E DAMON HILL, CHE SU WILLIAMS COGLIE IL PRIMO CENTRO IRIDATO, NEL 1993



fotografie SUTTON-IMAGES.COM