

AUT. 60 - BE 600 €  
MC, CÔTE D'AZUR 5,80 € - PTE C 0,30 € - B 0,30 €  
CHF 7,70 CHF - CH 8,00 CHF - USA 9,95 \$

# AUTO SPRINT

n. 45

Anno LVI Settimanale 7-13 novembre 2017

3 Euro (Italy only)



Post Office Sped. in A.P. - D.L. 3530/2003 (conv. in L. 46/2004 art. 1, c.1) DCB Bologna



GETTY IMAGES

La storia dei Gp di F.1 da collezionare



## VERSO IL GP DEL BRASILE

Chiusa la corsa ai titoli iridati il Mondiale F.1 guarda al futuro. Vettel-Hamilton e Verstappen anticipano la sfida 2018



## MONDIALE ENDURANCE

In Cina con una gara d'anticipo la Ferrari conquista il quinto titolo Gt nell'era Wec. Un trionfo esaltante per la Rossa che ora va a caccia anche dell'alloro piloti. La Porsche chiude sbancando in LmP1

# CAVALLINO ARRAPANTE



# MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

24 - 25 - 26 Novembre 2017

Fiera Milano Rho



**IL MONDO DELL'AUTOMOBILE  
SI INCONTRA A MILANO AUTOCLASSICA:**  
UNA GRANDE ESPOSIZIONE  
DI AUTO DA SCOPRIRE ED ACQUISTARE



**PASSIONE IN MOVIMENTO:**  
LA CLASSIC CIRCUIT ARENA

**GRANDE SPAZIO RICAMBI,  
MODELLISMO, ACCESSORI  
E UNA SEZIONE DEDICATA  
ALLE MOTO D'EPOCA**



Salta la fila ► acquista il biglietto on-line:  [www.milanoautoclassica.com](http://www.milanoautoclassica.com)



## Cavallino arrapante

**C'**è una Ferrari che vince (quasi) sempre, spietata cacciatrice di titoli iridati. Una Rossa che fa impazzire i rivali, splendida esaltazione dell'orgoglio tricolore. Un Cavallino che galoppa arpionando allora a raffica nel Mondiale Endurance, immarcabile pattuglia capace di mettere a ferro e fuoco il panorama Gt con successi artigliati in maniera seriale. L'ultimo di una lista lunghissima è arrivato domenica scorsa in Cina, dove con una gara d'anticipo le 488 di Maranello hanno chiuso i conti nella corsa al titolo Costruttori in Gt, proprio nel giorno in cui in LmP1 Porsche ha colto l'iride prima di lasciare la categoria, con Hartley-Bamber-Bernhard che si sono presi la corona tra i Piloti. Per la Ferrari è l'ennesima riprova di un pacchetto davvero vincente, terribile riferimento per la concorrenza. D'altronde i numeri parlano chiaro. E dicono che quello catturato a Shanghai è il quinto titolo Costruttori Wec: 2012, 2013, 2014, 2016, 2017 sono state le ultime grandi stagioni della Rossa tra le Gran Turismo del Mondiale Endurance. Da quando nel 2012 è stato istituito il Wec, la Ferrari è andata a segno cinque volte su sei in Gte. Complessivamente si tratta del 24° campionato riservato ai Costruttori tra quelli disputati sotto l'egida Fia. Il titolo colto domenica scorsa in Cina dalla Ferrari si aggiunge ai sette Campionati del Mondo Marche centrati tra il 1953 e il 1961; alle tre edizioni dell'International Gt Championship (1962, 1963 e 1964); ai quattro titoli Prototipi raccolti tra il 1963 e il 1972; ai tre campionati Costruttori Fia Gt (2006, 2007 e 2010) e alle due edizioni dell'Intercontinental Le Mans Cup (2010 e 2011). Un palmares da stropicciarsi gli occhi. Un titolo ancora più esaltante, quello conquistato in Cina, perché arrivato in un week-end difficile. Ha spiegato Anto-

nello Coletta, responsabile attività sportive Gt della Casa di Maranello: «Sapevamo che a Shanghai avremmo faticato e infatti per noi è stata una delle corse più difficili dell'anno. La nostra vettura però si è dimostrata anche in questo caso all'altezza della situazione e grazie al gran lavoro fatto a Maranello, allo straordinario sforzo profuso come sempre da AF Corse nella gestione in pista delle 488 Gte, al supporto dello staff Michelotto e alle straordinarie doti di guida dei nostri piloti siamo riusciti a centrare l'obiettivo per noi più importante, il campionato del mondo Costruttori, per di più con una gara d'anticipo. Nonostante questa grandissima gioia non abbassiamo la guardia: c'è ancora il campionato del mondo Piloti da conquistare, così come la classifica riservata ai team. Arriveremo in Bahrain carichi, desiderosi di chiudere in un modo ancora migliore questa stagione già per noi così positiva». Già, perché la stagione del Wec non è chiusa e a Maranello hanno ancora una dannata intenzione di festeggiare.

Intanto, mentre questo numero di As arriva in edicola, a Ginevra il gruppo tecnico di lavoro discute sul piano-motori che Fia e Liberty Media ha appena presentato ai team. Una riunione alla quale partecipa il presidente della Ferrari, Sergio Marchionne e che non si annuncia per niente tranquilla. Il Cavallino contesta quel piano-motori perché segna un dietrofront rispetto a quanto stabilito nel 2014 con l'introduzione della Formula Hybrid. Ovvero da una formula dove preponderante era l'aerodinamica si passava a una impostata su propulsori che facessero poi la differenza tra un Costruttore e l'altro. I motori 2021, per Maranello, sarebbero invece una sorta di retromarcia filosofica perché più semplici e standard; inoltre l'introduzione del push to pass da usare 4 o 5 volte durante un Gp alla stregua di quanto avviene nel pianeta Usa, farebbe storcere il naso. Alla vigilia del summit ginevrino, Marchionne ha spiegato parlando con gli investitori Ferrari in conference call: «Liberty ha delle buone intenzioni, come quella di ridurre i costi per le scuderie che penso sia un bene. Ma ci sono un paio di cose con le quali non siamo d'accordo, una di queste è il fatto che in qualche modo l'unicità del power train non sarà un segno distintivo dei piloti al via e questo non potrei tollerarlo». È davvero incandescente la settimana che introduce al Gp del Brasile, penultimo round di un Mondiale di F.1 chiuso in anticipo con i titoli per Mercedes e Lewis Hamilton. ●



### FORMULA UNO

- 12** VERSO GP BRASILE HA VINTO HAMILTON
- 16** VERSO GP BRASILE LEWIS, FAME DI GLORIA
- 18** VERSO GP BRASILE MAX DEVE CRESCERE
- 22** VERSO GP BRASILE TORO ROSSO
- 24** VERSO GP BRASILE MASSA
- 26** VERSO GP BRASILE PUNTO TECNICO

### VELOCITÀ

- 34** MONDIALE ENDURANCE CINA
- 44** FORMULA E EDO MORTARA
- 58** INDYCAR SCATTA LA NUOVA ERA
- 62** GT OPEN GIOVANNI VENTURINI
- 66** 6 ORE DI ROMA AL VIA
- 68** SOMASCHINI IL CORAGGIO DI RACHELE
- 72** SALITE FEBBRE DA PROTOTIPO
- 74** CECOTTO AFFARI DI FAMIGLIA
- 78** FESTIVAL PORSCHE

### RALLY

- 48** MONDIALE FAVOLA FORD
- 54** IL PERSONAGGIO GIANDOMENICO BASSO
- 57** CIR TORNA L'ELBA

### RUBRICHE

- 4** IL FLOBERT
- 8** LE TELEVISIONI
- 11** BASTIAN CONTRARIO
- 28** CUORE DA CORSA
- 80** LE CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT



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

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



SUTTON-IMAGES.COM

### LEWIS, IL FIGLIO DEL VANTO

A Città del Messico, con due Gp d'anticipo sulla fine del Mondiale 2017, Lewis Hamilton ha colto il 4° titolo iridato della carriera e l'ha festeggiato sfruttando le grandi praterie dei social a lui tanto care



### Conteggi

E' adesso Hamilton è a quota quattro. Nell'ottima compagnia di Alain Prost e Sebastian Vettel. Ma tutti lo vogliono destinato a fare la cinquana. E poi pronto a battere o eguagliare il primato di Michael Schumacher. Insomma, un Hamilton proiettato verso le stelle. Però a noi di Flobert dà un fastidio pazzesco, roba da psoriasi, pensare a come sia diventato facile conquistare dei mondiali in serie. Per anni abbiamo fantasticato sul primato dei cinque titoli di Juan Manuel Fangio. Adesso di viaggia col pallottoliere, come fosse la cosa più facile collezionare campionati. No, così non va...

### Stranguglioni

Di Alonso conosciamo tutte le esternazioni pubbliche. Per anni ci ha parlato delle meraviglie Honda che stavano per arrivare, per anni ci ha detto quanto è stato bello correre in Ferrari, per anni ci ha ripetuto che si diverte ancora come un matto, anche se non riesce a vincere a Indianapolis per la solita sfortuna. Ma che cose pensa veramente Fernando Alonso? Che cosa gli frulla nella mente nel dormiveglia o quando chiude gli occhi durante i lunghi voli transoceanici? Nessuno lo sa, anche se è facile immaginarlo. Intanto, in Messico il suo duello con Hamilton è stata una delle cose più belle del 2017. Fulminante la battuta all'arrivo della gara: «Hamilton ha meritato il titolo, ma non ha avuto rivali...». Ovvio il destinatario della feroce considerazione: un tedesco che corre con la Ferrari...

# Quelli del **poker**

**HAMILTON RAGGIUNGE QUOTA 4 TITOLI IRIDATI  
ED È IN OTTIMA COMPAGNIA. ORA È IN RAMPA DI LANCIO  
PER CATTURARE NUOVI PRIMATI IN UN'EPOCA DA CORSA  
IN CUI SEMBRA DAVVERO DIVENTATO FACILE  
CONQUISTARE TITOLI MONDIALI IN SERIE**





## Escluso

C'è un pilota che merita un trofeo speciale, in questo strano campionato. È Daniel Kvyat. Per il trattamento feroce che ha dovuto subire, per una carriera che gli è stata distrutta da altri senza un minimo di rispetto per l'uomo che c'è dentro una tuta. Su e giù dalla Red Bull, su e giù dalla Toro Rosso, dove è tornato andando subito a punti per vedersi di nuovo appiedato. Incredibile, inumano, abominevole! E non parliamo di una mezza calzetta ma di un pilota di notevoli qualità. Questa è la Formula Uno, questi sono i metodi che si usano. Con la speranza che Kvyat riesca a trovare ancora un team che gli dia fiducia e sappia rilanciarlo. Al resto provvederà lui, con la rabbia che ha in corpo.

## Peccati

A proposito di esclusi, la lista di coloro che la Red Bull ha preso sotto la propria ala e poi se ne è disfatta è lunghissima. Ci viene in mente un nome che a tanti dirà poco: tale Michael Ammermuller, tedesco. Che domenica l'altra in Messico ha vinto la Porsche Supercup. Bene, anni fa Ammermuller era nel vivaio Red Bull, in rampa di lancio. Ma non è stato lanciato. E visto che si parla di Porsche Supercup, un anno fa ci fu un italiano in lizza per il titolo, Matteo Cairoli. Che si fece largo tra i mestieranti tedeschi, battendoli più di una volta. Finì secondo in campionato. E poi più nulla, quando Cairoli aveva dimostrato qualità fuori dal comune che andavano verificate. Troppo distratta la Ferrari Academy per accorgersi di lui, che peccato!

## Alfa Romeo

La situazione tecnica in cui versa la Haas sta modificando completamente le opinioni di chi voleva, vorrebbe, potrebbe arrivare nel team americano, sempre ammesso che si liberi un sedile. Da squadra ambita, si è trasformata in una entità dal quale stare alla larga, visto uno staff e una struttura al momento molto modesti sul fronte sviluppo tecnico. Per questo, forse, è stato deciso di assumere decine di persone in tempi brevissimi. Con l'ipotesi, sempre viva e opportuna, di marchiare i motori Alfa Romeo.

## Festeggiamenti

La domanda che Toto Wolff si è sentito ossessivamente rivolgere nelle giornate del Messico è stata: «Quando farete la festa? Chi avete invitato?». Gli era stata posta prima della gara, gli è stata ri-posta dopo. Come se si trattasse dell'unica cosa importante, molto più dei due mondiali conquistati con largo anticipo. L'importante non è vincere, ma festeggiare e magari essere invitati. Che tristezza!

## Ricerca personale

Ci agganciamo alla tristezza dei festeggiamenti per esternarne un'altra. Che riguarda la Williams. Penoso è stato il confronto nei test secretati di Kubica con Di Resta. Ancora più penoso il valzer di nomi che il team fa circolare con i pretendenti al posto di spalla di Stroll. Perché alla fine, nonostante le smentite, sarà la famiglia Stroll a decidere chi mettere accanto all'ovattato ragazzino. Aggiornamento sui protagonisti, oltre a Kubica, in pole: Wehrlein, Kvyat e Massa, caldamente spinto dal suo manager Nicolas Todt, un altro cognome che pesa.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



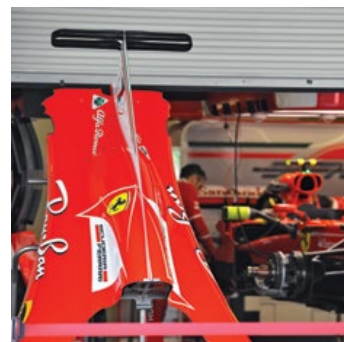
## GRAN DUELLI PER ALONSO

A lato, corpo a corpo tra Grosjean e Alonso: Fernando a Città del Messico è stato protagonista di alcuni duelli davvero esaltanti. Sopra, Kvyat al centro di un tira e molla anticamera di un'esclusione. Per mantenere un posto in F1 combatte anche Wehrlein, a destra in alto, che adesso spera nella Williams



### LA FOLLA MESSICANA VALORE AGGIUNTO

La folla di Città del Messico è un autentico valore aggiunto di un Gp che sprizza passioni. Sopra, Toto Wolff festeggia un altro titolo iridato



### Emulazioni

A proposito di Wehrlein: pure questo ragazzo dato come strepitoso al debutto in F1, naviga in acque agitate. Anche considerando il confronto tutt'altro che esaltante con Ericsson, non certo identico a Jim Clark. Segno che vivere in un team di basso livello logora anche piloti di talento e li rende quasi invisibili, involuti. La Mercedes sta cercando di trovargli una collocazione migliore ma questa faccenda dei vivai pone ormai moltissime contraddizioni. Soprattutto in mancanza di posti di lavoro. La verità è (anche) che il percorso di Verstappen ha generato una quantità enorme di tentativi di emulazione, abbinati ad ambizioni sfrenate anche quando l'età è poca cosa.

### Scusante

Max Verstappen ha strabiliato per velocità, negli ultimi Gran Premi. Strepitoso quanto ineccepibile in Messico, invece molto discutibile a Austin, con gli insulti (la sua parola preferita è "idiota") rivolti a destra e a manca a chi,

applicando il regolamento, lo aveva penalizzato per aver messo le ruote fuori dalla linea bianca nel sorpasso a Raikkonen. Giunto a Città del Messico, Verstappen ha ribadito l'ingiustizia - secondo lui - della penalizzazione. Ma ha impiegato altri giorni per decidersi a considerare suo malgrado l'esistenza delle regole e quindi a chiedere scusa agli uomini della Fia che aveva insultato. Il più veloce in pista, il più lento nelle cose importanti della vita. Forse perché nessuno gliel'ha spiegato. ●





# Mondiale ancor più ricco

SCIUGLIENDO TUTTI I SUOI INTERROGATIVI, LA STAGIONE DI F.1 2017  
NE HA CREATI DI NUOVI, GIÀ PRONTI A RENDERE MEMORABILE L'ANNATA 2018!

**È andata allora.** Che peccato! Poteva essere l'anno buono. Certo che quello lì (Hamilton) è proprio forte... Ma l'anno prossimo? E quel ragazzino lì (Verstappen) oh, viaggia... non molla mai. E Alonso, lotterà l'anno prossimo?

Ecco questa è una raccolta di commenti, domande, considerazioni e speranze di amici, colleghi o tifosi che mi è capitato di vedere o sentire per le classiche quattro chiacchiere da bar, in questi giorni. Mi sorgono spontanee tre riflessioni: la prima è che il tifoso Ferrari ci ha creduto fino alla fine del Gran Premio del Messico, giusto così, la seconda è che per molti c'è la consapevolezza che la Rossa abbia perso una grande occasione per tornare sul tetto del mondo, sì, vero, e la terza è che quello lì (Hamilton), il ragazzino (Verstappen) e l'immane Alonso, stanno sempre più creando fazioni, simpatie e fanatismo come nei tempi andati in cui ci si divideva per Piquet, Prost, Mansell, Senna e la Rossa. Quindi abbiamo già l'acquolina in bocca per un 2018 che dovrebbe portare più varietà, stile 2008 e ancor più divisioni in fatto di tifo e passione. Se ci aggiungiamo poi che ci sarà anche Kubica, beh è da pazzi pensare di perdersi un solo metro della 69ª stagione di F.1. L'aperitivo è già servito perché avremo due gare a briglie sciolte in Brasile e ad Abu Dhabi. Tutti

con un motivo valido per rischiare e darci dentro come e più di quanto abbiamo fatto in un'annata comunque, al netto della debacle asiatica della Ferrari, da urlare. Hamilton per non lasciare neanche le briciole agli altri, Bottas per cercare il secondo posto, Ricciardo per far vedere che non è un simpatico bollito, Verstappen per far passare un inverno insonne a tutti e Raikkonen per, libero da ordini di scuderia, dimostrare che non si è ibernato sul rinnovo, ricordando che puoi anche avere un contratto già firmato per un altro anno con la Ferrari, ma quella macchina lì, di quel colore lì, la devi meritare ogni giorno. C'è il mondo pronto a salirci. Dovesse essere superato nel mondiale anche da Verstappen qualche dubbio invernale può anche venire. Mai dire mai. Nell'elenco, non è che ho dimenticato Vettel, ma il discorso che lo riguarda è legato a doppio filo alla Ferrari. Troppo deluso e dispiaciuto in Messico per essere vero. Da dove è nata la sua reazione che così forte non ci aspettavamo a mondiale ormai ampiamente compromesso e con 71 giri del Gran Premio del Messico a metabolizzare la sconfitta ormai certa? Sceso dalla macchina ha percorso tutto il paddock senza togliersi il casco, solo e isolato per pensare a cosa? Che sia stata un'occasione persa, beh lo si sapeva già, forse per la figura rimediata al

LA PRESSE





**PROSSIMO GP**



**12 NOVEMBRE**

## PARTENZA ALLE ORE 17.00

Circuito Interlagos, San Paolo  
4309 m / 71 giri / ore 17.00

### I PRIMATI

**In prova:** R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'09"822, media 222,170 km/h

**In gara:** J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1'11"473, media 217,038 km/h

**Distanza:** J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1H28'01"451, media 208,517 km/h

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

### VENERDÌ 10 NOVEMBRE

SkySportF1	libere 1	13.00
SkySportF1	libere 2	17.00
RaiSport	libere 1	17.20
RaiSport	libere 2	21.20

### SABATO 11 NOVEMBRE

SkySportF1	libere 3	14.00
SkySportF1	Qualifiche	17.00
RaiSport	libere 3	17.50
Rai2	Qualifiche	23.20

### DOMENICA 12 NOVEMBRE

SkySportF1	Gara	17.00
Rai 2	Gara	22.00

**IL GP CON**



Diretta delle prove e della gara da venerdì 10 a domenica 12 novembre su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su twitter @autosprintLIVE e @autosprint

### MESSICO RIVELATORE

Verstappen e Vettel (in verità soprattutto quest'ultimo) dicono ciao mondiale, perché in Messico Hamilton ha tirato dritto, centrando l'obiettivo iridato giungendo 9° e superando così le fasi caotiche e vivaci successive al via, in basso





via con Verstappen? Peraltro dall'onboard di Bottas è emerso come lui fosse l'unico in recupero energia, anticipando di fatto una staccata che gli altri hanno tirato come se fosse l'ultima. O forse il dubbio, conoscendola, che Red Bull sarà la scuderia da battere l'anno prossimo? O forse ancora la paura di non ripetersi più. Di certo così negativo non lo avevamo mai visto e sentito, magari ha mal sopportato qualche critica ricevuta o leggere e sentire che la Ferrari dovrebbe mettergli al fianco Ricciardo per stimolarlo o che forse era meglio prendere Verstappen o ancora che Lewis a Maranello avrebbe vinto questo mondiale. Bla bla bla, solo parole e chiacchiere senza riscontro, ma allora perché un Vettel così adombrato, mogio e triste? Forse non gli è piaciuto che quando si è messo a urlare via radio che Verstappen l'aveva spinto, ha ricevuto in risposta un "stai calmo e concentrato" e non un "hai ragione" che in effetti non aveva.

Queste due gare non decidono nulla, ma sono fondamentali per lui, per andare verso il "letargo" invernale con delle certezze e non con dubbi. Serve almeno un altro "evvai, un'altra bandiera a Maranello" per rinsaldare un rapporto che ne siamo certi è solidissimo ma che solo la vittoria può cementare... Sembra di rivedere un po' Schumacher sconfitto nel '97 da Villeneuve, alla sua seconda stagione in rosso. Era turbato dall'attacco generale subito dopo il suo sventato al canadese. Sembrava uno che vedeva il castello di certezze sgretolarsi nei dubbi di una scelta difficile e di un'impresa che dal 1979 gente come Villeneuve, Pironi, Alboreto, Mansell, Prost, Alesi aveva fallito, ossia riportare il mondiale a Maranello. Nei casi di Villeneuve e Pironi, sappiamo purtroppo bene come è andata in quel tragico 1982, per il resto gli altri campionissimi ci hanno provato ma senza riuscirci. Schumi ci ha pensato certo, sconfitto nel '96, primo anno e va bene, nel '97 con onta, nel '98 quando in crollo la Williams ecco tornare su la McLaren e nel '99, mondiale probabilmente già vinto, senza infortunio, ma malamente perso con Irvine. Ancora oggi molti sostengono perso apposta perché il titolo doveva vincerlo e riportarlo a casa Schumi non Irvine. Ma come si fa a pensare una cosa così? Lasciamo stare, dovremmo occupare tutte le pagine di questo numero per ripercorrere quella stagione. Schumacher fece centro alla quinta in rosso, 21 anni dopo Scheckter, Vettel sarà alla sua quarta e nel 2018 saranno 11 anni senza mondiale piloti per la Rossa, non pochi, nel frattempo sono stati inventati gli Smartphone e la tv è passata dai 4;3 sd ai 16:9 superhd. C'è da riflettere!

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

**CI VUOLE UN FINALE D'ANNATA VINCENTE**

**Alonso, sopra, si accinge a terminare il calvario Honda sperando nel 2018 con il Renault power a bordo della McLaren.**

**Sotto, Vettel con Verstappen, a confronto a parole e, in basso, coi fatti, subito dopo il via in Messico.**

**Seb ora ha bisogno di un bel finale di stagione per metabolizzare al meglio i bocconi amari della seconda metà del 2017**

Di mezzo ci sono quasi riusciti Massa e Alonso, addio al miele per il primo e burrascoso per il secondo a ricordare quel Prost che definì la Ferrari un camion. Ecco che quindi c'è bisogno di un finale vincente per cancellare dubbi forse reciproci, classici di un matrimonio ancora fresco, consumato con passione nelle sette vittorie, in tre anni, ma che ha bisogno di una fiammata per evitare discussioni da crisi. Sia ben chiaro il gruppo è solidissimo e forte con Arrivabene e Binotto, su questo non c'è alcun dubbio, ma sono le chiacchiere e le insinuazioni esterne, forse anche come questo pezzo a "minare" la tranquillità perché non c'è niente da fare la Ferrari è costretta a vincere e deve farlo per storia e passione che crea e genera. Due gare finali per iniziare già il 2018. Spesso si guarda al primo gran premio per iniziare a snocciolare statistiche possibili, ma mai si guarda al finale di quella in corso. Si potrebbe tranquillamente vedere che chi ha chiuso vincendo e convincendo, al netto di rivoluzioni regolamentari, ha quasi sempre vinto l'anno dopo. La Ferrari non lo fa da Budapest, non servono due doppiette, ma una vittoria si per non rischiare dubbi sulle fondamenta e il progetto iniziato quest'anno con le sirene Mercedes per Vettel, suono poi perso nel rinnovo. Quel che ci si augura è anche che un inverno e una stagione di silenzi e scarsa comunicazione

lasci il posto a una riapertura mediatica che nel secolo che vediamo non può non esserci, la Ferrari ormai è tornata grande è bello che la gente la possa vivere evitando così interpretazioni spesso ingigantite dalle parole non dette. Anche in questo Mercedes è campione del mondo. Comunque no, signore e signori, la stagione non è finita anzi sta iniziando quella nuova... Brasile e Abu Dhabi ci diranno come. ●

LA PRESSE





di Mario Donnini



# Maximum attack ossia il sale della F.1

**SIMPATICO O MENO, VERSTAPPEN RESTA UNO DEI MOTIVI PRINCIPALI PER SEGUIRE LA F.1 DELL'ERA ATTUALE. SFRONTATO, IMPREVEDIBILE, GUASCONE, PER LO SHOW FA MOLTO DI PIÙ LUI DEL DRS**

**P**iù passa il tempo più mi convinco che la presenza più destabilizzante, rivelatrice e decisiva all'interno del mondiale di F.1 è quella di Max Verstappen. Hanno voglia il Consiglio Mondiale, i team, Liberty Media, la Fia e chissà chi altri a studiare correttivi, scenari modificati e normative semplificate quanto risolutive per rendere più arrapante - anzi, voliamo basso: più digeribile - la per troppo tempo inguardabile Formula Uno.

L'ho detto e lo ripeto: l'unica nuova regola intelligente decisa nei Gp da tre anni a questa parte è stata l'introduzione di Verstappen.

Questo non vuol dire che io tifi Max. Macché, no, no, scherziamo? Anzi, certe volte non lo capisco, mi piacerebbe litigarci davanti a un bar o, più semplicemente, chiedergli a brattomuso cosa cavolo gli sta passando per la testa in certi momenti.

Però non sono e non siamo ciechi del tutto e possiamo e dobbiamo riconoscere che l'olandese è dotato di classe immensa, capacità di guida, adattabilità e improvvisazione semplicemente sbalorditive, unite a coraggio sfrontato stile vecchi tempi.

Sissignori, non basta, c'è di più: Verstappen è pure arrogante, guascone, dialetticamente aggressivo, a tratti offensivo e privo di limiti nei bersagli che a volte sceglie un po' a casaccio, perché quando s'incazza davvero spara e sparla a mitraglia.

Però - visto quanto sono piatti, plastificati e finti gli altri boy del Circus - mica tutti ma quasi tutti, per la precisione - be', allora, Max Verstappen non è il problema ma una delle soluzioni, rispetto alla F.1 mo-scia, narcolettica, monocrorde, annacquata, lecchina e spelagonzi dell'ultima era Ecclestone. Torme di ingegneri ci spiegano che in F.1 per complicate alchimie aerodinamiche è impossibile o quasi sorpassare? Max se ne frega e passa. Ovunque. E paradossalmente dimostra che è tuttavia

impraticabile superarlo, in quanto si sposta e fa traiettoria-scudo frenando quando ha già iniziato cambiando traiettoria.

In F.1, cosiccome negli enti del parastato, in tante parti del terziario e per la verità quasi ovunque si fa carriera oppure si sopravvive bene leccando un po' il sederino a chi comanda? Lui no.

Max, a turno, ce l'ha con tutti. Compresa la Red Bull, quando a un certo punto della stagione dà a lui una macchina che si rompe, a differenza di quella di Ricciardo. Poi arrivano due vittorie, Daniel paga pegno e tutto va a posto.

Insomma, i fatti son questi. La verità è che dopo Singapore e Messico, specie dopo Singapore, Vettel ha paura di Max. E pure Hamilton, che ancora non ci si è sgrugnato davvero, comincia a averne. Perché, a litigarci in pista o fuori, baby orange è ignorante come un difensore uruguayo o un fabbro ucraino. Stinco o palla. Ferro o incudine. Fa niente, va benissimo uno dei due, poi son cavoli tuoi.

Peccato solo che, gira gira, si sia stratificata una certa antipatia tra Max e il loggione dei tifosi maranelliani. In fondo è stato irriverente con i boys Rossi più volte e non ci è andato piano neppure nei confronti della Ferrari. Ma Max non è mai stato né mai sarà anti-Cavallino.

No, Verstappen mi ricorda tanto una frase del pilota statunitense Greg Ray un paio di anni dopo il suo debutto nella IRL, a fine millennio: «*Dai, mi trovo un sacco bene, non ho antipatie particolari: prenderei a calci in culo tutti*».

Ecco, pensate che immensa fortuna avere Max in gara, nella F.1 del futuro.

Senza di lui dovremmo solo sciogliere il nodo sulla replicata rivalità tra Hamilton e Vettel e sulla Mercedes contrapposta alla Ferrari. Lewis farà full? Seb riuscirà prima di lui a eguagliare Fangio? La SF71-H ghermirà la W09?

E via, anni e anni di Hammer tutto fashion victim e coniglietto mannaro Vs Seb Bello-pampino che pensa di regalarci l'emozione della vita solo perché appena fatta una pole o vinta una gara dice una parola celebrativa sfoggiando un italiano che neanche un pregiudicato in permesso premio alla scuola di Barbiana. Danke, ma.... No, dai. Pensa te che palle.

Va bene questo, ma la vita è bella se fatta anche d'altro.

Così c'è Max Verstappen. Per fortuna. Uno che non tiferei mai, neh, lo ripeto, ma meno male che c'è. Così come Ludovico Ariosto nell'Orlando Furioso crea il Mago Atlante. Perché, per farla breve, l'Orlando Furioso sarebbe piuttosto palloso se non ci fossero le bizzarre magie del Mago Atlante. Il bene prevarrebbe lipperli, gli innamorati si sposerebbero e tutto se ne starebbe in ordine dopo due balletti.

Invece no. Il mago Atlante è personaggio tutto di traverso, mica cattivo davvero ma neanche buonista. Non ce l'ha con nessuno, ma è contrario all'ovvio destino. A ciò che sembra noiosamente ineluttabile. Allora si pianta storto contro tutto e tutti, conscio che i suoi poteri eccezionali tanto faranno, evitando al mondo, al lettore e a noi tutti, la più banale e assonnante estrinsecazione dell'ovvio medesimo.

Questo, in tale momento, del panorama presente e futuro della F.1, rappresenta Max Verstappen.

Pertanto - poi non ve lo ridico più -, non tifatelo, schifatevelo pure, anzi, spernacchiatelo tutte le volte che potete. Non attaccate il suo poster in camera e magari non fate di suo padre Jos o della clamorosamente bona di lui fidanzata una pia donna con cui sgranare il santo rosario al far della sera. Però - e cacciatevelo in testa per sempre - ringraziate tutti i giorni che nella Formula Uno d'oggi e domani, c'è e ci sarà uno come Max Verstappen. ●



VERSO  
**GP**  
BRASILE

IL SUCCO di Mario Donnini

# Non ha perso ha vinto **Hammi**



Lewis Hamilton



World Champion

2008 | 2014 | 2015 | 2017

#4TheTeam




# Vettel Itan



## HAMMER TIME L'ORA DEL TRIONFO

Lewis Hamilton esulta. Il suo piazzamento da formichina in Messico gli dà la certezza del quarto titolo mondiale, facendo evaporare le residue speranze di Vettel e della Ferrari, protagonisti della prima parte del campionato

## IL VERDETTO GLOBALE DEL GP DEL MESSICO DIMOSTRA UNA VOLTA DI PIÙ CHE IL MONDIALE È FINITO NELLE MANI DI CHI LO HA PIÙ MERITATO, DALL'ESTATE IN POI

**P**er entrare nel paradosso, in ciascun cuore ferrarista il Gran Premio del Messico deve essere ricordato come una forma di piacere alternativo, surrogato, asettico e laterale, ma senz'altro disintossicante.

Perché premiando Hamilton in modo così netto e chiaro con il quarto titolo iridato, ha sgombrato il campo dal peggiore stato mentale sperimentabile nel processo valutativo di qualsiasi esperienza umana: quello delle scuse, delle remore e del rimpianto.

No, in questo caso la kermesse di Mexico City ha infiltrato nelle ghiandole gonfie dei ferraristi doc un antidolorifico mica male, spiegando una volta di più che il titolo iridato è infine andato, perfino al di là dei verdetti matematici, al miglior pilota in circolazione, al volante della monoposto complessivamente più competitiva e affidabile, messa in pista dalla squadra una volta ancora più solida e tetragona.

Solo così possono essere spiegati i titoli Piloti e Costruttori incamerati da Lewis Hamilton e, fin dalla gara precedente, dalla Mercedes, peraltro a oggi imbattuta nell'era turboibrida.

E, allora, qual è il problema?

Abbiamo forse sbagliato noi a pompare - fin dal primo sorprendente quanto vincente weekend australiano - troppo la sfida del Cavallino Rampante alla supremazia delle Frecce d'Argento?

Ha forse errato la Ferrari, specie nel finale di campionato, cercando di recuperare terreno a tutti i costi, magari mettendo in crisi l'affidabilità della peraltro stupenda SF70H?

Oppure, più semplicemente, la Rossa ha un po' pagato l'attitudine di Vettel a perdere gloriosamente la trebisonda nei momenti di peggior pressione, vedi la ruotata rifilata a Lewis in occasione del Gp di Baku, ovvero l'involontario sandwich operato da lui e Raikkonen al via del Gp di Singapore, nonché la mitragliata rifilata con l'ala anteriore da Seb medesimo in Messico, dopo un paio di pieghe sulla posteriore destra di Hammer?

Andiamo con ordine e vediamo di stabilire dei punti fermi.

### Inizio faticoso per la Mercedes

L'entusiasmo per il trionfo iniziale della Rossa a Melbourne, presto replicato in Bahrain, ci stava tutto. E pure per la costanza di rendimento mostrata e per la capacità di tenere il passo e di rispondere agli affondi Mercedes.

Per parte sua la Casa tedesca ha mostrato round iniziali di sbandamento, all'inizio dell'era contrassegnata dalle dimensioni XL e dai gommoni, con un'esiziale difficoltà a far lavorare le mescole nelle finestre ideali di temperatura.

LA PRESSE



Mica autosuggestioni provocate da tifo da curva nord, ma solo fatti che, come si sa, sono gli argomenti più onesti e testardi.

In poche parole, nella prima parte della stagione la Ferrari orizzontale di Marchionne, Arrivabene e Binotto era sensazionalmente competitiva, quanto la Mercedes W08 a più riprese appariva problematica e attaccabile.

Poi, in Spagna, nel Gp a Barcellona, la prima, terrificante risposta. I tedeschi si ripresentano con mezza macchina rifatta e si capisce subito che la metà sbagliata non c'è più.

Così Hamilton trionfa nel secondo Gp europeo 2017 andando a sverniciare in pista la Ferrari di Vettel superandolo davvero. In pista. Mica col pit-stop. Occhio, è un segnale importante. Da lì in poi la Ferrari resterà fortissima, ma spezerà le reni ai tedeschi solo sulle piste tortuose e tormentate, quindi terribilmente sue e aliene assai al passo lungo degli Argentati. Mentre la W08 vivrà un destino più felice. Restando regina sui tracciati più veloci ma mostrandosi in grado di dire la sua ovunque fatti salvi i toboga più dichiarati, appunto Montecarlo o Hungaroring. In ogni caso a Zeltweg, che non ha più nulla di quell'autostrada strappacuore che fu il vecchio Osterreicherung, è un mai così sveglio Bottas all'uopo supplente di Ham a piazzare la stoccatà, così come era stato a Sochi.

#### Raikkonen non sposta quanto Bottas

Poi c'è l'aspetto politico-agonistico. Appare chiaro fin dai primi round che il mondiale 2017 sarà un duello tra Hamilton e Vettel, tuttavia per tutta la prima parte della stagione Bottas resta lì, in quella che fondamentalmente resta una lunga fuga a tre, mentre Raikkonen sia in prova che in gara non riesce a tenere il passo sperato.

Con l'eccezione di Montecarlo, dove Kimi in prova sbanca, fa faville e in corsa meriterebbe un trionfo poi andato a Vettel, col prevalere del buon senso e della ragion di stato in un mondiale in cui il buon senso medesimo dice che potrebbe rivelarsi utilissimo anche il mezzo punticino in più.

"Iceman" si mostra ancora fondamentale in Ungheria, dove protegge addirittura Seb al via e poi lo scorta per tutta la gara, magari mordendosi le mani per non potere e dovere attaccare, pensando comunque che è più importante il rinnovo in chiave 2018 che una vittoria in più.

Okay, è l'ultimo vero, grande magic moment per la coppia Ferrari, che si ripresenta a Spa, dopo la lunga pausa estiva, bella competitiva, sorprendentemente ficcante ma non abbastanza pungente. Nel momento topico, sul rettilineo del Kemmel, Vettel manca un sorpasso che vale una stagione e, dai, gran parte della faccenda va in archivio lì.

#### La superiorità Mercedes sul veloce

Monza dimostra chiaramente che Spa aveva dato false illusioni. Sul veloce la W08 è una bestia terrificante e imprendibile. Eppoi la faccenda cromatica che dice tutto. Fino all'Ungheria, a graficizzare le vittorie sembra un mondiale aritmeticamente quasi a scacchi, con Lewis e Vettel che s'alternano implacabili.



GETTY IMAGES

Ma da Spa in poi la Ferrari non vince mai più, Lewis trionfa in cinque gare su sette e la storia improvvisamente diventa monocolora si chiude, quasi si trattasse di un gran bel film ma provvisto d'un finale scritto fin troppo precipitosamente.

#### Il gran casino di Singapore

Quale punto definitivo di svolta, resta il via maledetto di Singapore, per il quale, come nei grandi casi della storia, ciascuno conserva una sua opinione. Tuttavia, su una sola cosa concordano tutti ma proprio tutti: se la ruotata di Baku era stata una perfida esca in cui era caduto Seb, a Singapore Hammer mica c'entra niente.

Ed è così che simultaneamente le due Ferrari vanno a prendere a sandwich Verstappen, per giusto o sbagliato che sia, cercando e trovando rognà, senza che Lewis s'immischi minimamente nella dinamica dell'evento decisivo. Semplicemente l'inglese sfila e ammira.

Come per tutto l'anno, in una stagione scevra da errori importanti per l'inglese e tutt'al più puntinata da qualche giornata scialbetta o in qualche weekend grigino - vedi Montecarlo - nel quale Lewis perde qualche piccola battaglia mai compromettendo il target del trionfo nella guerra.

#### La vulnerabilità di Vettel

Vettel è uno che sbaglia? Sissignori, perché Seb Vettel è umano. Gli errori di Vettel sono costati alla Ferrari il mondiale? Nossignore, perché Vettel non avrebbe vinto il titolo piloti neppure senza commettere errori.

Al contrario, si è messo in condizione di sbagliare perché la Ferrari non era abbastanza superiore da farlo correre tranquillo. Qualcosa di piuttosto simile



SUTTON-IMAGES.COM





LA PRESSE

allo stato mentale che a tratti, non in modo altrettanto sottotraccia, per la verità, sottolineava Alonso nel suo quinquennio Rosso. In ogni caso, resta un fatto: nei momenti di massima pressione la vulnerabilità di Seb ha fatto capolino. Quella di Hamilton mai.

#### Mercedes praticamente imperforabile

Poi c'è un altro aspetto fondamentale, quello dell'affidabilità. Tutto, in questa F.1, dal punteggio senza scarti alle complesse regole delle penalità per la sostituzione forzata delle componenti calmierate, finisce per attribuire un'importanza decisiva al fattore affidabilità.

E a conti fatti la W08 che un po' ha faticato si è dimostrata financo più affidabile della fantastica



#### CONFRONTO TIRATO CON VERDETTO GIUSTO

**Hamilton e la Mercedes contrapposti a Vettel e alla Ferrari. È stato il leit motiv del mondiale 2017 che ha poi premiato con i titoli l'inglese e la Casa tedesca. Anche se la Rossa ha il grande merito di aver iniziato e proseguito la stagione alla grande. Non tenendo il passo degli avversari, per varie ragioni, dalla ripresa dopo la pausa estiva in poi...**

W07. Nel 2017 la monoposto giusta e di punta - anche se le vetture, a parte certe volte le regolazioni, sono uguali - cioè quella di Hamilton, in gara non s'è rotta mai, mentre Bottas ha patito un solo guasto, in Spagna. E può ancora finire 2° nella generale. Calvario ben diverso per la Ferrari dopo il via maledetto di Singapore nel prosieguo della trasferta orientale, tra sostituzioni forzate in prova e drammi nel pre-gara, con condotti del turbo e una candela che hanno gettato sulla Rossa l'ombra dello spettro di un non perfetto controllo qualità.

In ogni caso cose che non hanno niente a che vedere con una crisi di affidabilità dovuta alla ricerca spasmodica di prestazioni e tantomeno con la sfiga, ecco. Ma solo a imperfezioni e a mancanze di tenuta ordinaria evidenziate strada facendo. Aspetti su cui lavorare per il futuro, all'interno di una base comunque buona e di cui i ragazzi della Ferrari devono andare niente di meno che orgogliosi.

Però per vincere il mondiale ci vuole altro. E forse altro verrà.

#### Ha vinto Hamilton, non ha perso Vettel

Sinceri? Forse l'unico errore di valutazione che abbiamo commesso - e l'hanno commesso un po' tutti, neh - piloti, team e addetti ai lavori compresi - è stato pensare che il mondiale sarebbe restato tirato fino alla fine e presumibilmente deciso da un episodio, all'ultimo tuffo.

No, il Costruttori ha fatto fumata bianca addirittura nella quartultima gara e il piloti alla terzultima, quindi con largo anticipo. E solo perché dall'Ungheria in poi la Ferrari ha smesso di vincere, Vettel ha cominciato a sbagliare, la SF70-H ha iniziato a rompersi mentre la W08 s'è ben guardata dall'accusare in gara il benché minimo problema.

Con Hamilton che da Silverstone in poi ha trionfato in sei gare su nove, da superbo tiranno mai così in forma, alla barba della nomea di fashion victim, strafatto del suo stesso personaggio, rapper zuzzellone e distratto quanto svagato dal vippaio sempre fra i piedi.

Uscendo dal paradosso della riga con cui è iniziato questo articolo, al netto delle collisioni, delle toccatine e delle opinioni, comunque la metti, il mondiale 2017 doveva esattamente andare così.

Con la fondamentale differenza che nel 2016 Rosberg e la Mercedes avevano surclassato - all'interno di un monarca al quale era iscritto oltre Nico solo Hamilton grigiovestito - un gruppone di avversari sideralmente distanti e tutti in crisi.

Mentre quest'anno Hammer e la Stella a Tre Punte, specie all'inizio, hanno sudato freddo per riprendere e poi per tenere a bada una Ferrari tornata a mostrarsi grande squadra, capace di sfornare una stupenda monoposto, di vincere meritatamente quattro gare e di perdere altrettanto meritatamente un mondiale andato - semplicemente e in modo sportivamente inappuntabile - a chi ha dimostrato di meritarlo di più.

Vettel e la Ferrari qualcosa hanno buttato per strada, ma non il mondiale.

Andato a chi ha saputo ghermirlo in ossequio alla più pura e squisita meritocrazia.

Buona rivincita a tutti. ●



VERSO  
GP  
BRASILE

IL VINCENTE di Alessandro Gargantini

02 BOT  
03 RAI  
04 VET  
05 DCO  
06 STR  
07 PER  
08 MAG  
09 HAM  
10 ALD

Heineken

Heineken

Heineken

# Lewis ha fame di gl

**A**nche nel giorno del quarto titolo mondiale, Lewis Hamilton non è riuscito a trattenersi ed ha mandato un altro indiretto messaggio al suo amico nemico Nico Rosberg. Probabilmente, nel suo inconscio, quest'anno la presenza del tedesco gli è pure mancata. Due ragazzi cresciuti insieme ma, nelle origini e nel modo di vivere la loro rivalità nelle corse, estremamente diversi. Nico Rosberg fino al termine della passata stagione è stato una vera e propria costante, e a volte anche un metro di riferimento, nella carriera del neo iridato. I due combattevano nel kart da ragazzini, hanno bistocchiato spesso nella terza serie e si sono ritrovati compagni alla Mercedes per quattro stagioni. Un percorso che ha spesso visto il biondo tedesco an-

**HAMILTON  
TETRACAMPIONE  
STRIZZA L'OCCHIO  
ALL'EX RIVALE  
ROSBERG, PENSA  
AL FUTURO  
E DICE DI VOLER  
VINCERE ANCORA  
TANTISSIMO**

tipicare i passi del trentaduenne cresciuto a Stevenage, cittadina ubicata alla periferia a nord di Londra poco distante dalle recinzioni dell'aeroporto di Luton. Rosberg è arrivato prima in Formula 3, con un team tutto suo, combattendo con il britannico alle prese con un poco brillante Manor Motorsport e l'ha preceduto anche nell'albo d'oro della Gp2 Series, dove ha conquistato il titolo un anno prima del temuto rivale, cedendogli poi il sediolino in seno alla pluri-decorata Art Grand Prix. E anche in Mercedes, Rosberg è stato un pilastro nella fondazione della squadra, nata dalle ceneri della Brawn Gp e imperniata sul figlio d'arte tedesco e Michael Schumacher, poi destinato nel 2014 a lasciare spazio a Hamilton. Più volte, dunque, la strada aperta da Ro-



oria

**UNA GRANDE FESTA APPENA COMINCIATA**  
I festeggiamenti per il quarto mondiale di Hamilton iniziano in Messico ma in teoria sono destinati a proseguire nelle restanti prove, dove Lewis farà di tutto per onorare l'alloro appena conquistato

COLOMBO

sberg è poi stata di fatto calcata anche dall'inglese, spesso destinato a raggiungere l'amico rivale per poi superarlo nei risultati.

Una situazione non facile da vivere per Nico, soprattutto quando si è visto l'inglese sottometterlo per due stagioni consecutive con le Freccie d'Argento. Ma Rosberg, di fatto, internamente non si è mai piegato. Ha fatto sorrisi di circostanza al cospetto dei trionfi del compagno, ha ben ricoperto il ruolo del team mate, finendo inesorabilmente per far abbassare al quattro volte campione la guardia, quanto basta per disarcionarlo dal trono nella passata stagione. Un titolo artigliato con merito, che non ha fatto storcere il naso a nessuno. Nonostante le dieci vittorie di Hamilton e un beffardo ritiro

**DEVO FARE I COMPLIMENTI A VERSTAPPEN. È LUI LA GIOVANE STELLA PIÙ BRILLANTE**

**LEWIS HAMILTON**

”

sotto gli oltre trenta gradi della Malesia. Di fatto, un capolavoro vero e proprio, costruito con dovizia e precisione. Anche perché non si batte Hamilton per caso. Ma è proprio quando ha dimostrato di saper sconfiggere il rivale, di essere eroe per una stagione, Rosberg ha deciso di alzare il piede e dire basta. Cristallizzando un'immagine di sé davanti a Hamilton, senza lasciargli alcuna possibilità di trovarsi una rivincita. Ed è questo che, probabilmente, ha fatto più male all'inglese, che non a caso nel corso della stagione ha più volte mandato messaggi al curaro al rivale.

Prima affermando ripetutamente di aver finalmente trovato nella Ferrari e in Sebastian Vettel un rivale vero, che mantiene naturalmente alte le motivazioni e costringe a dare il duecento per cento. Come dire che l'anno scorso non avesse troppi stimoli nel battere con Nico. Ed ora, da essere orgoglioso quale certamente è, con la tuta ancora zuppa di champagne ha subito scoccato un'altra bella freccia al neo team manager di Robert Kubica.

*«Ogni anno potrei fare cose ovvie come ha fatto Nico e ritirarmi adesso con i miei quattro titoli mondiali – ha detto Lewis – Ma io penso che dentro di me ci sia molto di più di questi quattro titoli. Il bello deve ancora venire, penso a nuove sfide, a tempi ancora più duri e sfidanti davanti a me. Ed è questo che io amo, la sfida, il confronto».*

La vita beata, tranquilla, da pensionato di lusso, più davvero attendere. *«Certo che ci penso a come sarebbe carino starmene sempre in un posto, poter socializzare di più con la gente, portare a spasso il cane, fare surfing o qualsiasi cosa mi venga in mente. Ma io sono stato molto fortunato per il tempo meraviglioso che ho trascorso in Formula Uno negli ultimi dieci anni e ho intenzione di andare avanti e continuare a lavorare duramente fintanto che sono in forma».*

E, rimanendo in tema, il neo campione ha confermato il genuino piacere che gli porta il fronteggiare la Ferrari e Sebastian Vettel, che per tanti motivi rimane il suo più diretto punto di riferimento tra i piloti.

*«È un piacere trovarmi a combattere con un rivale come il tedesco, anche perché in termini di pole position, vittorie e titoli iridati quasi ci eguagliamo. Siamo molto vicini, e non voglio che mi raggiunga! Quando ho saputo che Seb ha prolungato il suo contratto con la Casa di Maranello per altri tre anni, ho subito realizzato che saranno un duro rivale e non sarà facile ripetermi. Ma posso dirvi che non ne posso più di iniziare nuovamente a combattere contro di loro!».* E nel prossimo futuro non ci sarà solo la Casa del Cavallino a complicare la vita della stella Mercedes. Le vittorie di Max Verstappen, che ha battuto sia la Casa di Stoccarda che le Ferrari in Malesia e Messico, e la nuova generazione di piloti che si stanno facendo largo sono un'altra fonte di ispirazione per i prossimi anni. *«Devo fare i complimenti a Max. È lui la giovane stella più brillante, al più bella che abbia visto da tanto tempo. Avrei voluto battere di più con lui, ma quest'anno non è capitato tanto spesso. A ci saranno occasioni in futuro e mi auguro di essere il suo principale competitor in questa prima fase del suo ciclo».* ●

# Max deve crescere!

**SUBITO AL TOP IN F.1 VERSTAPPEN MOSTRA ANGOLI VIVI CHE DEVE SMUSSARE SE NON VUOLE BRUCIARE IL SUO TALENTO CRISTALLINO**

**A**rrivare in F.1 e lasciare subito il segno, sbalordire, suscitare curiosità attorno al proprio nome che fino a poche settimane prima era sconosciuto al grande pubblico. È così che Max Verstappen s'è presentato nel Mondiale, con l'aura del fenomeno dal grande futuro oltre che per essere ancora minorenni. Al secondo Gran Premio con la Toro Rosso della sua brevissima carriera in monoposto l'olandese ha subito strappato un 7° posto, a Sepang 2015, cui sono seguiti due quarti posti a Budapest ed Austin. Al termine di quel campionato, Verstappen contava 49 punti, il suo compagno Carlos Sainz 18. Proseguendo nella serie "sbalordire", nella sua prima gara con la Red Bull, a stagione 2016 avviata dopo aver soffiato il posto a Daniil Kvyat, Max ha subito vinto il Gp di Spagna e a quel punto l'astro nascente è divenuto immediatamente stella lucente. Però, alle innate capacità e sensibilità di guida, il figlio d'arte ha affiancato una certa strafottenza, che da tempo non si vedeva in F.1, culminata più volte con l'irrisione dei rivali, la mancanza di rispetto, nonché una irritante incapacità di assoggettarsi alle regole. Peculiarità quest'ultima sostenuta dal padre Jos, che dopo Austin ha avuto l'ardire di twittare Fia come acronimo di "Ferrari International Assistance" ... Un comportamento, quello di Max, che era già emerso vistosamente nel suo unico anno di monoposto prima di salire in F.1, nella F.3 europea conclusa in terza posizione. E questa particolare lettura del contesto che lo circonda ancora non lo ha abbandonato, pur essendo Max giunto alla sua terza stagione in F.1. Ma Verstappen sta migliorando e affinando sempre più la parte pura e semplice della guida. Magari ancora non è perfetto nel giro in qualifica, come si è visto a Città del Messico, dove comunque ha strappato una notevolissima seconda posizione quando però aveva la pole in mano, ma nella gestione delle gare di Sepang e Città del Messico, entrambe vinte,



SUTTON-IMAGES.COM

**MESSICO E NUVOLE**  
Max Verstappen esulta per il trionfo in Messico davanti a Bottas e Raikkonen, il terzo in carriera in soli 58 Gp disputati.

è stato pressoché perfetto. In Malesia si è sbarazzato di Lewis Hamilton dopo pochi chilometri, nell'ultimo Gp ha fatto fuori Sebastian Vettel alla prima staccata. La caratteristica di Verstappen è quella di attaccare, sempre e comunque, di provarci appena vede un varco, a costo di arrivare al contatto con l'avversario. Come accaduto alla seconda curva del Gp di Budapest, quando ha letteralmente speronato il compagno di squadra Daniel Ricciardo. Per ora Verstappen è questo. Prima o poi, capirà che l'attesa a volte è una carta vincente da estrarre dalla manica e quando riuscirà a metterla sul tavolo, unitamente



al passo in avanti che deve compiere in qualifica, allora i punti deboli del pilota Red Bull si assottiglieranno sempre più. E per gli avversari sarà un grosso problema.

#### Senna VS Schumi

Ecco, se guardiamo proprio ai suoi attuali rivali, non è sbagliato rilevare come abbiano accettato quasi supinamente l'onda Verstappen che li sta travolgendo. Per esempio, quando un ancor giovane Michael Schumacher, nel 1992 a Magny-Cours, fece una manovra alla Verstappen, al primo giro, speronando al

tornantino Ayrton Senna, il brasiliano - mentre la gara era interrotta momentaneamente per un altro incidente, in maglione arancione prima del secondo start al quale lui non poteva prendere parte in quanto eliminato dal tedesco - andò da Schumacher, pronto per il nuovo via. Gli mise una mano sulla spalla e con l'altra, con l'indice puntato sotto il naso, spiegò per diversi minuti a Schumi che certe cose non si fanno. Anche Sebastian Vettel era piuttosto focoso nei suoi primi Gp e a Suzuka nel 2007, sotto la pioggia, tamponò con la sua Toro Rosso Mark Webber al volante della cugina Red Bull. In quel caso l'australia-  
→

no, nel paddock, prese da parte il tedesco. Non contò molto, perché poi, quando si ritrovarono compagni in Red Bull, ne accaddero di tutti i colori, a dimostrazione che chi ha scoperto oggi un Vettel "caloroso" forse non ha del tutto presente questi episodi. Altri litigi tra giovani alle prime armi e colleghi già affermati? In casa McLaren quello, durissimo, nel 2007 tra l'allora rookie Lewis Hamilton e Fernando Alonso, culminato con la soddisfazione dello spagnolo quando l'inglese perse il titolo per un solo punto contro Kimi Raikkonen. Quel che vogliamo dire è che nessuno in questi tre anni ha preso sotto braccio Verstappen quando ha esagerato. Forse sarebbe servito a fargli capire come tra carneadi e campioni vi debba essere un certo rispetto. Michele Alboreto, quando era in Ferrari, se la sbrìgò direttamente in pista con Senna. Dopo aver ricevuto uno sgarbo dal giovane rampante Ayrton con la Lotus, nel successivo appuntamento, nelle prove libere, frenò in faccia al brasiliano sul lungo rettilineo di Zeltweg. Il messaggio fu chiaro...

### Un inizio da campione

In ogni caso è fuor di dubbio che l'ingresso scoppietante di Verstappen in F.1 è paragonabile a quello di piloti poi divenuti grandi campioni. Cominciamo dal collega che più gli si avvicina in quanto a percorso formativo. Se l'olandese prima di salire nel Mondiale ha partecipato a un solo anno di F.3, Kimi Raikkonen ha debuttato in F.1 a Melbourne 2001 arrivando addirittura da una sola stagione nella F. Renault 2.0 inglese, vinta. Un salto enorme. All'epoca, però, si potevano svolgere parecchi test e Raikkonen si presentò in Australia con quasi 8000 km svolti con la Sauber che aveva puntato su di lui. Al primo Gp Raikkonen concluse sesto, prendendo l'ultimo punto disponibile (all'epoca solo i primi sei erano premiati) e attirando su di sé l'attenzione di tutti, in primis di Ron Dennis, che lo avrebbe portato alla McLaren.

### Hamilton VS Alonso

Lewis Hamilton è arrivato in F.1 vincendo la F. Renault 2.0 britannica, la F.3 europea e la Gp2 e quando ha preso il via del suo primo Gp, con la McLaren, è subito salito sul podio, terzo, a Melbourne. Alla sesta gara la prima vittoria, a Montreal, poi il duello in casa con Fernando Alonso e il mondiale perso per 1 punto a favore di Raikkonen. Quello di Hamilton è stato senza dubbio uno dei debutti più incredibili della storia della F.1. E anche Alonso era un predestinato. Dopo due anni di monoposto, F. Nissan (vinta) e F.3000, si è ritrovato al volante della Minardi nel campionato 2001 catalizzando su di sé, nonostante le difficoltà di competitività della vettura, le attenzioni di Flavio Briatore. Dopo un anno di test, nel 2003 il team manager italiano lo ha lanciato in F.1 con la Renault e Alonso è diventato subito un grande protagonista.

### Vettel redarguito

Come Hamilton anche Vettel ha passato diverse tappe nelle formule minori, vincendo la F. Bmw tedesca, risultando vicecampione della F.3 europea e venendo portato in F.1 dalla Bmw (cinque turni Fp1 nel 2006) benché fosse pilota Junior Red Bull. Nel 2007, mentre dominava la World Series Renault, è stato



SUTTON-IMAGES.COM

### PAPA JOS LO AIZZA

**Verstappen padre e figlio riguardano il sorpasso (oltre la linea bianca) di baby Max ai danni di Raikkonen ad Austin**

chiamato dalla Bmw per sostituire nel Gp degli Usa a Indianapolis Robert Kubica, lasciato a riposo dopo il terribile incidente di Montreal. Vettel risultò magicamente settimo in qualifica e ottavo all'arrivo, portando subito a casa 1 punto iridato (all'epoca li prendevano i primi otto piloti). Passata qualche settimana, la Red Bull se lo riprese, facendolo salire sulla Toro Rosso al posto di Scott Speed e Vettel, dopo sei gare, giunse quarto a Shanghai. L'anno dopo, sempre con la Toro Rosso, l'incredibile pole a Monza con la pioggia cui seguì la sbalorditiva vittoria, l'unica della storia sinora per la Toro Rosso ex-Minardi.

### La favola di Schumacher

Andando ancora più indietro nel tempo, eccoci a Michael Schumacher. Nel 1991 disputava con la Sauber il Mondiale Endurance, dopo aver vinto la F.3 tedesca nel 1990, quando venne fuori l'opportunità di correre in F.1 con la Jordan, a Spa, al posto di Bertrand Gachot. Schumacher lasciò tutti di stucco qualificandosi in settima posizione, ritirandosi

GETTY IMAGES





ATTESTATO DI STIMA DAL CAMPIONE

## Hamilton promuove Max

Tra i tanti complimenti che Max Verstappen riceve da quando è in F.1, ha fatto un certo scalpore quanto ha dichiarato Lewis Hamilton, fresco quattro volte campione del mondo, nei giorni successivi al Gp del Messico: «L'anno prossimo sento che la sfida sarà ancora più accattivante di quella di questa stagione. Non ci sarà soltanto la Ferrari ma anche la Red Bull con cui confrontarsi nella lotta per il titolo. E io dovrò migliorarmi ulteriormente. In F.1 non si può dormire, c'è sempre qualcuno che vuole prendere il tuo posto e penso che Verstappen sia uno di quelli pronto a soffiarmelo. Dovrò alzare ancora l'asticella per rimanere davanti e questo mi motiva molto. Ho già trovato la motivazione per il 2018! Spero che la Red Bull abbia a disposizione un motore in grado di poter combattere con noi per tutto il campionato. Max è un potenziale campione del mondo, in Messico ha guidato benissimo e vedere quel che ha fatto al via è stato notevole. Ha ancora molto da lavorare, è ancora un talento grezzo ma non vedo l'ora di battersi anche con lui».

poi poche centinaia di metri dopo il via per la rottura di un semiasse. Poco importava, Briatore in pochi giorni lo strappò a Eddie Jordan, se lo portò alla Benetton licenziando Roberto Moreno (e suscitando il disappunto del paddock). A Monza Schumacher si classificò subito quinto, poi sesto a Estoril e Jerez. E fu così che iniziò un'incredibile favola.

### Hakkinen buono alla prima

Anche Mika Hakkinen ha debuttato in F.1 rapidamente, dopo appena due anni di F.3. Con la non veloce Lotus, il finlandese fu quinto a Imola. Nel 1992 la Lotus realizzò una monoposto più competitiva e il finlandese concluse due volte al quarto posto, a Bu-

VERSTAPPEN È UNO DI QUELLI CHE MI COSTRINGERANNO A CERCARE DI MIGLIORARMI ULTERIORMENTE

LEWIS HAMILTON



dapest ed a Magny-Cours. Dennis lo portò in squadra nel 1993 facendolo correre nelle ultime tre gare al posto del licenziato Michael Andretti. E Hakkinen, che ha combinato? Prima qualifica e terzo tempo a Estoril, davanti al compagno di squadra Ayrton Senna! Proprio Senna, quasi un decennio prima, aveva fatto un debutto da urlo con la Toleman, nel 1984. Il brasiliano, prima di approdare in F.1 aveva vinto nel 1981 la F.Ford 1.6 inglese, nel 1982 la F.Ford 2.0 e nel 1983 la F.3, sempre in Gran Bretagna. Senna, al secondo Gp, andò subito a punti, sesto a Kyalami e a Zolder. Poi, il leggendario secondo posto di Montecarlo con la pioggia e il terzo a Brands Hatch. Nel 1985 il passaggio alla Lotus e l'avvio della consacrazione. E il suo grande e acerrimo rivale Alain Prost non è stato da meno. In F.1 il francese ci è arrivato nel 1980 salendo direttamente dalla F.3 europea vinta nel 1979. E subito, al primo Gp, andò a punti tagliando il traguardo al sesto posto, con la McLaren, a Buenos Aires, risultato ripetuto a San Paolo. La McLaren non era ancora tornata al top e Prost non si lasciò sfuggire l'occasione di passare in Renault per il 1981.

## domenicaserra



### Montoya promessa mancata

Verstappen, come si vede, è sui binari giusti per diventare un grande, come i campioni del mondo che abbiamo citato. L'olandese deve compiere uno step ulteriore, migliorarsi, per non vedere sbiadita nei prossimi anni la luce della sua stella come accaduto a tanti altri piloti approdati in F.1 con clamore ma che poi non hanno dato seguito alle promesse. Un nome su tutti? Juan Pablo Montoya. ●

# Toro Rosso fucina d'idee

**DAL MOTORE HONDA AI PILOTI, TUTTO CAMBIA RAPIDAMENTE NEL "TEAM B" DELLA GALASSIA RED BULL. IN POCHI OGGI HANNO COSÌ TANTO CORAGGIO**

**P**ensi alla Toro Rosso, alla più che positiva stagione della quale sono stati protagonisti gli uomini della scuderia ancora in lizza per il quinto posto nella graduatoria Costruttori, e subito ti si materializza davanti la sagoma del Dottor Helmut Marko, in camice bianco. Con il suo volto spesso sorridente ma con quell'espressione difficile da decifrare, che sovente mette a disagio anche perché non fa trasparire le intenzioni, lasciando una sensazione di sospeso. Lo immaginiamo alle prese con ampolle, formule, idee strabilianti e soluzioni geniali. Un ruolo che al manager austriaco sembra piacere tanto. Soprattutto ora che le Red Bull, o almeno quella di Max Verstappen, sono tornate a volare e che il talento olandese è stato fin troppo facilmente soffiato alla concorrenza di Mercedes e Ferrari, con un contratto che lo legherà fino al 2020 alla scuderia che proprio con baby Max vuole ritornare sul tetto del mondo dopo la leggendaria epopea di Sebastian Vettel.

## Banco prova

Con la Toro Rosso che svolge sempre più il ruolo di laboratorio, di banco di prova di alchimie che spesso sono volutamente dettate dalla voglia di sorprendere, di andare contro corrente, di fare qualcosa di non convenzionale che risalti ancora di più che vincere un Gran Premio.

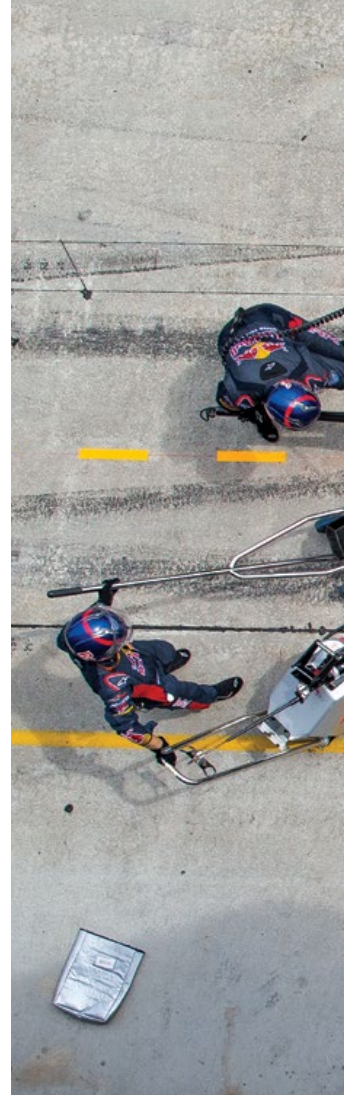
Scelte certamente figlie di strategie di marketing ma che fanno parte della competente e visionaria, per dirla alla Steve Jobs, personalità del Dottor Marko. Sarebbe ingenuo non vedere la Toro Rosso come un vero e proprio filtro sui campi di gara, un test dal vivo, per entrare nel mondo Red Bull. Ultimamente, l'asticella dell'immaginazione si è sempre più elevata e le reazioni di meraviglia e stupore che seguono le scelte di Marko si susseguono sempre più frequentemente. Quasi sempre, occorre riconoscerlo, l'istinto del manager austriaco non sbaglia.

E la Toro Rosso vive così situazioni, nel bene e nel male, che vanno certamente al di sopra di quella che sarebbe la sua realtà senza il link diretto con la "scuderia madre" diretta da Christian Horner. Certamente nel bene, perché occorre ricordare che

talenti come lo stesso Max Verstappen, Sebastian Vettel o Carlos Sainz sono tutti passati da Faenza, scrivendo tappe importanti della storia della scuderia. D'altra parte è innegabile che Toro Rosso è esposta a rischi non replicabili in Red Bull, che spesso possono far sfumare traguardi sportivi altrimenti alla portata.

## Rischio calcolato (?)

E il premio vale certamente il rischio, con il banco di prova che non si limita soltanto ai piloti ma viene spesso esteso a componenti tecniche. E deve essere chiaramente vista sotto questa prospettiva anche la fornitura dei propulsori Honda per la prossima stagione. Con un fin troppo silenzioso addio ai conosciuti Renault per passare alle insidie e alle incognite delle unità del Sol Levante. Che tanto hanno fatto soffrire nelle ultime tre stagioni gli uomini McLaren, al punto di portarli al clamoroso dietrofront, con il progetto di rinverdire i fasti del binomio anglo-nipponico della seconda parte degli Anni Ottanta andato miseramente a farsi benedire, a tutto vantaggio di una strategia motoristica che va esattamente al contrario rispetto a quella della Toro Rosso. Ma sono davanti agli occhi di tutti i progressi che le power unit made in Japan stanno compiendo nelle ultime corse,



fotografie GETTY IMAGES





al punto da mettere le due vetture della scuderia di Woking sempre più in avanti nello schieramento di partenza. E se nella prossima stagione la reazione dei tecnici della casa di Wako fosse ancora più robusta, allora la posta in gioco potrebbe diventare molto interessante.

#### Girandola di piloti

Accantonando il discorso motori, una più sfaccettata analisi va fatta per quel che concerne i piloti. Accanto alla scelta di puntare sull'ormai maturo Brendon Hartley, una bella storia da raccontare ma che nei fatti è la nemesis dell'approccio seguito con Max Verstappen, Pierre Gasly e i vari piloti portati al debutto nel mondo dei Gp, lascia perplessi la volontà di liberarsi così bruscamente di Daniil Kvyat. Anche perché, al momento, il russo offre maggiori garanzie di rendimento rispetto al fresco iridato Wec. Queste scelte vanno al di là di un razionale piano di programmazione e paiono dettate da un voluto anticonformismo volto anche a sorprendere, anche a fronte di rischi e a discapito di risultati concreti. Sul versante piloti, in questo momento l'equazione Carlos Sainz Jr. uguale a Pierre Gasly non sta in piedi. Esattamente come non regge quella tra Daniil Kvyat e Brendon Hartley, con tutto il rispetto per i nuovi arrivi.

Altro aspetto è tutto ciò che sta alle spalle dell'ingaggio dei piloti o della chiusura della relazione. Da questo punto di vista Red Bull velocemen-

#### TUTTI GLI ORDINI DEL DR. MARKO

Sopra, un pit stop della Toro Rosso. In basso, Helmut Marko con l'ultimo acquisto del "Team B Red Bull", il neozelandese Brendon Hartley, a suo tempo bocciato proprio da Marko e fresco campione del mondo piloti nel Wec con la Porsche

te "mette le ali" ma poi se le riprende altrettanto all'improvviso, facendo letteralmente precipitare piloti che sino a pochi mesi prima erano stati esaltati. Anche al costo di bruciarli. E non sarà facile per Kvyat tirarsi, su, come non lo è stato per tutti gli "ex" che sono stati scaricati. Ma a Marko non piacciono gli addii soft perché, quando ci si lascia, ci si lascia e basta. Senza troppi convenevoli, con la stessa velocità con la quale ci si prende. Anche perché la sostanza, alla fine, non cambia.

#### Sainz prestito interessato

Al volere del capo non si comanda, punto. Lo sanno bene gli uomini di Franz Tost chiamati a ripartire da capo e creare nuove intese tutte da rodare, sia sul piano umano che professionale.

Al costo di rinunciare a punti che potrebbero risultare decisivi nella graduatoria costruttori, dove con un piccolo strappo il quinto posto non sarebbe poi una chimera.

Ma se i numeri rendono un traguardo ancora possibile, a cosa serve complicarsi la vita e rinforzare un competitor diretto come la Renault avallando il trasferimento, pur in prestito, di Carlos Sainz? Un passaggio che probabilmente va contestualizzato nell'insieme di relazioni contrattuali con la Casa transalpina che a breve passerà il testimone alla Honda, ma che rimane nel suo complesso incomprensibile considerando la classifica Costruttori e quello che comporta, una posizione in più o in me-

**VERSO UN ALTRO SALUTO STRUGGENTE**

Ultime sfrecciate in F1 per Massa che a fine stagione smette definitivamente coi Gp e che in Messico, nell'altra pagina, ha indossato pure un sombrero per salutare i locali...

**P**rima del Gp di San Paolo vorrei sapere se sono ancora nei piani del team per il 2018», aveva detto un mesetto fa Felipe Massa. La richiesta del pilota brasiliano è stata esaudita e sabato 4 novembre la Williams ha comunicato che a fine stagione il rapporto tra le due parti, iniziato nel 2014, si chiude. Nonostante i messaggi lanciati da Massa («sarebbe un errore non puntare su di me»), la Williams ha deciso diversamente ed ora è caccia totale per scoprire chi sarà il pilota che affiancherà Lance Stroll. Massa paga sicuramente un'annata non molto eccitante, che nella classifica generale lo vede addirittura alle spalle del debuttante e compagno di squadra Lance Stroll, 40 punti contro 36. Non proprio quello che ci si aspettava. Ma sicuramente, Massa è stato la chioccia ideale per il 18enne canadese, il pilota perfetto per far crescere Lance senza pressioni e tensioni nella squadra.

Felipe a oggi ha nello zainetto ben 267 Gran Premi (che potranno diventare 269 dopo Abu Dhabi) e nella graduatoria di chi ha partecipato a più gare nella storia della F1 è sesto assoluto. Al comando,

Rubens Barrichello con 322 Gp, poi Michael Schumacher e Jenson Button con 306, Fernando Alonso 288 e Kimi Raikkonen 268. Massa ha disegnato una carriera perfetta che lo ha portato in F1 nel 2002 con la Sauber e dopo un anno da tester Ferrari nel 2003, è tornato in Sauber per altre due stagioni. Poi, l'epopea Ferrari iniziata nel 2006 e conclusasi nel 2013 con in mezzo un campionato perso all'ultima curva dell'ultimo giro dell'ultima gara e un drammatico incidente a Budapest nel 2009. Tornato in piena forma nel 2010, ha pagato la presenza ingombrante di Fernando Alonso e nel 2014 si è trasferito alla Williams, la sua prima volta in un team anglosassone. Se lo scorso gennaio Claire Williams aveva richiamato in servizio Massa, che due mesi prima aveva salutato definitivamente la F1 salvo poi tornare sui suoi passi, perché spiazzata dal passaggio di Valtteri Bottas in Mercedes al posto di Nico Rosberg, questa volta la lista di chi può sedersi sulla FW41 è bella lunga. In rigoroso ordine alfabetico: Paul Di Resta, Robert Kubica, Daniil Kvyat, Pascal Wehrlein. La Williams ha provato Kubica con



**NON CONFERMATO DALLA WILLIAMS, FELIPE PER LA SECONDA VOLTA LASCIA I GRAN PREMI MA NON LE CORSE**

# Massa volta pag

una monoposto del 2014 sui circuiti di Silverstone e Budapest, ma non si è saputo molto. Una cosa è certa: il ritorno del polacco in F.1 lo vogliono tutti, da Liberty Media a Bernie Ecclestone fino all'ultimo degli appassionati. Sarebbe una storia incredibile da raccontare e da vivere, e per la Williams il ritorno mediatico certamente pazzesco, cosa da non sottovalutare per una squadra che da tempo non riesce ad incidere ed è quinta nel mondiale costruttori. Nel 2018 la nuova monoposto porterà la firma di Paddy Lowe e le cose potrebbero cambiare drasticamente in meglio. Kubica offre le garanzie necessarie per recuperare quei punti determinanti per un team come la Williams per scalare la classifica costruttori? Se ci si deve basare su quanto visto nei test svolti con la Renault, i dubbi sono ben pochi. La velocità e l'istinto non hanno abbandonato Kubica, benché gravato dall'impedimento del braccio destro.

Tutta da verificare la resa in gara. Dalla Gran Bretagna non sono mancati i suggerimenti alla Williams: far correre il Gp di Abu Dhabi a Kubica per capire le

reali possibilità del polacco in vista del 2018. Sarebbe la soluzione migliore e risveglierebbe l'interesse per l'ultima gara 2017 che, a mondiale assegnato, rischia di essere ben poco attraente. Qualcuno sottolinea che l'arrivo di Kubica potrebbe essere osteggiato dal clan Stroll: il canadese finirebbe in ombra e se battuto in pista, l'immagine potrebbe crollare. Per Stroll sarebbe perfetto un compagno di squadra come Paul Di Resta, buon soldato, da tempo in casa Williams, che si rilancerebbe in F.1 senza troppe pretese.

Quelle che invece avrebbero di sicuro Wehrlein, appoggiato dalla Mercedes e dunque forte pretendente al sedile ex Massa, e Kvyat. Il tedesco e il russo però, hanno un carattere non facile, entrambi hanno litigato con i compagni di squadra nel corso del 2017 venendo anche al contatto in gara e questo sarà un aspetto che non potrà non essere valutato. Molto dipenderà anche dall'eventuale "sconto" che la Mercedes proporrà alla Williams per la fornitura dei motori o dagli sponsor che Kvyat potrebbe portare. La partita è apertissima, ma è indubbio che in pole vi è Kubica. Lui è sospinto da... tutto il mondo del motorsport. ●



LA PRESSE



ina



# Roulette paulista

**A TITOLI ORMAI ASSEGNATI LA GARA SUDAMERICANA DIVENTA TERRA DI NESSUNO, TRASFORMANDOSI IN UN'INTERESSANTE FINESTRA SU QUEL CHE SARÀ NEL 2018**

**L'**ultimo appuntamento del Mondiale di F1 in terra americana – quello che spesso ha deciso l'assegnazione dei titoli – quest'anno perde gran parte del suo fascino emotivo. Tutti i giochi, come noto, sono ormai fatti sia per il Piloti che per il Costruttori ed il Gp di Interlagos così come il successivo ad Abu Dhabi possono ormai contare unicamente per le posizioni di rincalzo. E pensare che solo qualche settimana fa eravamo tutti convinti che avremmo assistito ad un duello appassionante fino all'ultima curva. Un duello che coinvolgeva finalmente due vetture diverse, dopo tre anni di predominio assoluto Mercedes. Invece...

A proposito di duelli all'ultimo sangue, proprio in riferimento alla gara di Interlagos nessuno di noi può evitare di tornare con la mente a quel 2 novembre 2008, ultimo Gp della stagione. Ci si arrivò con Lewis Hamilton avanti di 7 punti su Felipe Massa, allora sulla Ferrari. Felipe non aveva altra chance che vincere. A Lewis sarebbe invece bastato un quinto posto per portarsi a casa il primo titolo mondiale.

La gara fu pesantemente condizionata dalla pioggia. Si partì con gomme da bagnato dopo un violento acquazzone che aveva fatto ritardare la partenza. Poi l'asfalto di Interlagos asciugò per circa metà gara, richiedendo ancora un nuovo cambio degli pneumatici nel finale a causa del ritorno della pioggia.

## La grande beffa a Massa

Dicevamo che Felipe avrebbe dovuto vincere la gara. E così fece, partendo dalla pole e mantenendo la testa dal primo all'ultimo giro. Hamilton rimase invece invischiato con la sua McLaren a metà gruppo, puntando a risalire verso quella quinta posizione che gli sarebbe stata cruciale. Quando Massa vide la bandiera a scacchi, Lewis era solo sesto. Ma, lo ricorderete, a tre curve dalla fine il trofeo colmo di champagne si rovesciò come una valanga sull'animo euforico di Felipe che dal trono mondiale precipitò in un istante nel burrone della sconfitta più bruciante. Quella all'ultimo secondo, quella che non ti aspetti più e come tale diventa un violento pugno nello stomaco. Si certo, la Fer-



COLOMBO

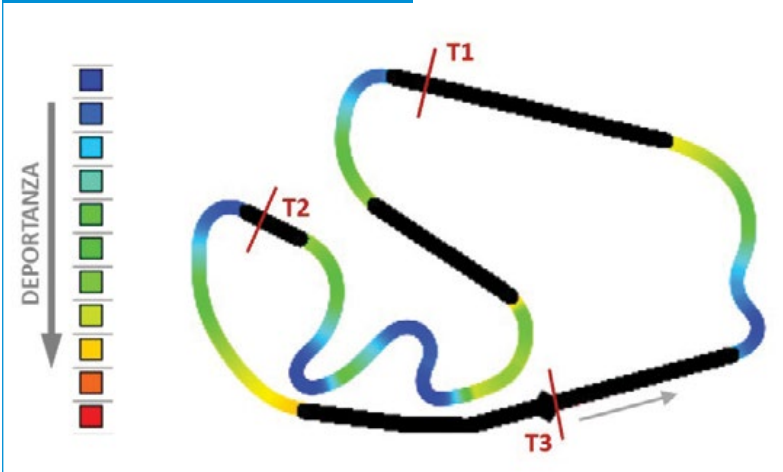
rari conquistò il titolo iridato Costruttori ma tutti quanti ricordiamo quella gara per quel dramma sportivo. Poi, sia chiaro, alla fine del campionato si mettono in fila tutti i punti raccolti durante la stagione e non ci si può attaccare a quell'inusitato sorpasso di Hamilton a Timo Glock. Felipe, il suo mondiale, lo perse prima di quella gara, che portò a termine alla perfezione.

Comunque è un dato di fatto che quello fu l'ultimo titolo mondiale vinto dalla Ferrari. E sono già passati nove anni... Da allora un mix di prestazioni tanto esaltanti da portare Alonso a sfiorare il titolo nel 2010 e nel 2012, quanto imbarazzanti in altre annate. E tanti schiaffoni rimediati dalla Red Bull prima e poi dalla Mercedes, dopo la rivoluzione regolamentare dei propulsori ibridi. Ecco perché, nel valutare una stagione sportiva come quella di quest'anno, conviene sempre tenere presente da dove si arriva...

## Efficienza determinante

Ma torniamo ai giorni nostri e cerchiamo di capire com'è fatto il circuito brasiliano e cosa conta da quelle parti per avere responsi favorevoli dal cronometro. La pista di Interlagos presenta due set-

## TRATTO CENTRALE DECISIVO





tori piuttosto veloci, in cui le efficienze (sia aerodinamica che, soprattutto, in rettilineo) la fanno da padrone. Ed un settore centrale (tra l'altro, ben più lungo degli altri) in cui il livello di deportanza che si riesce ad ottenere sulle vetture è determinante per fare un buon tempo.

Anche perché, unitamente a un buon bilanciamento meccanico, aiuta a scaricare a terra la cavalleria delle power-unit. Tenendo conto che il settore centrale è anche il più lungo e dunque percentualmente determinante sul tempo totale, ecco che eccellere in efficienza in curva a Interlagos non è un fattore trascurabile per fermare il cronometro prima degli altri. Un mix di deportanza perfettamente bilanciata tra gli assi e di regolazioni meccaniche che consentono di sfruttare al meglio il grip delle gomme e rendono omogenea la percorrenza di qualsiasi curva. È molto facile scivolare in sottosterzo o anche avere un retrotreno "leggero" in quel tratto di circuito...

#### **Maneggevolezza canaglia**

Nelle ultime tre edizioni, proprio grazie a questi "dettagli", le Mercedes sono risultate nettamente superiori a tutte le altre monoposto. Magari non esageratamente nel tratto iniziale con la lunghissima "Reta Oposta" e nella lunga salita che porta al traguardo ma dai camera-car di Hamilton o Rosberg è sempre emerso chiaramente come "mettessero le ruote dove volevano", con una grandissima precisione dell'avantreno, molto assecondato da un posteriore sempre stabile. Gli intertempi nei tre settori lo hanno sempre evidenziato chiaramente ed il posizionamento dei punti sulla Mappatura delle Efficienze ne hanno dato la conferma oggettiva.

L'anno scorso Hamilton e Rosberg rifilarono in qualifica sette decimi a Raikkonen e Verstappen, che presero possesso della seconda fila in griglia. Divario quasi tutto accumulato proprio nella parte centrale del circuito. Quest'anno abbiamo visto spesso che la guidabilità delle Mercedes non è sempre ottimale. Capita molto spesso di vedere i piloti intervenire ripetutamente sul volante in percorrenza per correggere gli svarioni delle lo-

#### **STELLE DA INSEGUIRE**

**Le Mercedes davanti a tutti sotto l'acqua nella passata edizione del Gp del Brasile: questa volta, con entrambi i titoli già assegnati, si vive alla giornata...**

ro W08 imbizzarrite. Ecco perché gli altri dietro, e parliamo di Ferrari e Red Bull, si sono avvicinati più di una volta. E un buon equilibrio di forze, ne siamo certi, lo vedremo anche nel prossimo week-end. Anche perché quest'anno, proprio in termini di quell'efficienza in curva che abbiamo visto essere fondamentale sul circuito brasiliano, le tre vetture sono state spesso molto simili.

#### **E se poi dovesse piovere...**

E poi non possiamo dimenticare la variabile meteo, che ha frequentemente condizionato in Brasile le qualifiche e soprattutto le gare. Ricorderete tutti il diluvio del 2016 e quanti giri fecero i piloti dietro alla safety-car perché ogni tanto qualcuno andava a sbattere. E quante interruzioni ci furono per mancanza delle condizioni di sicurezza. Ma non possiamo certo dimenticare anche quanto quelle condizioni di pista scavarono il solco tra i Piloti con la P maiuscola e gli altri comprimari.

Certo, nelle condizioni impervie di un anno fa guidare vetture con una configurazione aerodinamica "carica" (come avevano Mercedes e Red Bull) rendeva tutto più semplice. Poi però saltò fuori il talento a fare la vera differenza perché altrimenti avremmo trovato Rosberg appaiato a Hamilton e Verstappen a braccetto con Ricciardo. Invece, nonostante tutte le safety-car che compattarono più volte il gruppo, ecco che Nico arrivò al traguardo undici secondi dopo Lewis e Max andò a podio rifilando una decina di secondi al suo compagno di squadra finito ottavo. Hamilton fu uno dei pochi a non commettere errori durante tutta la gara. E Verstappen l'unico a liberarsi con una facilità disarmante di chi gli stava davanti nella sua remuntada dalle retrovie. Aquaplaning e visibilità zero?... e chisseneffrega! Sembrava che gli altri fossero su una Gp2. Non è un caso. Si chiama talento. Perché i piloti veri, quelli baciati dal talento, si distinguono proprio in quelle situazioni facendo facilmente cose che i comuni mortali trovano impossibili. Ecco, questo potrebbe essere un buon motivo per godersi cosa succederà sulla pista brasiliana nel prossimo week-end. Anche se non si lotterà più per il titolo mondiale. ●



# Rifondaz puramente ago

ALLA FIERA DI PADOVA PER AUTO E MOTO STORICHE, AUTOSPRINT È STATO IN PRIMA FILA NEL DIBATTITO CHE SI È SVOLTO CON LA PARTECIPAZIONE DI PERSONALITÀ DEL MONDO DELLE CORSE, PRIMO FRA TUTTI IL PRESIDENTE ACI ANGELO STICCHI DAMIANI, QUINDI GIAN CARLO MINARDI, ARTURO MERZARIO, ALEX CAFFI, BRUNO GIACOMELLI, PIERO MARTINI E DANIELE AUDETTO



**MONZA EXPERIENCE  
IN GRANDE STILE**

A lato, monoposto Minardi, Euroracing-Alfa Romeo, Merzario e March tra le F1 esposte a Padova. Sotto, il Presidente Aci Sticchi Damiani e, sopra, tra gli ospiti, Arturo Merzario, Gian Carlo Minardi, Bruno Giacomelli, Piero Martini e Daniele Audetto

**GUSTATEVI IL DIALOGO INFUOCATO CHE È FIORITO ALLA FIERA DI PADOVA TRA GRANDI VETERANI DELL'AUTOMOBILISMO, I QUALI VOGLIONO UN RITORNO ALLE ORIGINI**

di **Mario Donnini**

**P**ADOVA - Ritrovarsi a Padova per la Fiera di Auto e Moto d'Epoca sta diventando un'impresa bella seria. Primo, perché il centro fieristico nei giorni dell'evento è letteralmente murato di gente entusiasta.

Secondo, perché quest'anno Aci e Aci Storico hanno fatto le cose in grande, organizzando la mostra interattiva "Gran Premio d'Italia - Monza Experience", con non meno di dodici monoposto della massima formula esposte presso il padiglione 3 della fiera, per sottolineare il valore dell'appuntamento italiano con la F.1 e il ruolo da quest'anno ancora più forte dell'Acì nell'organizzazione dell'evento.

*«Per tutelare il futuro del Gp d'Italia a Monza siamo stati chiamati dal Governo e dal Coni a un sforzo organizzativo e economico senza precedenti nei 112 anni di storia dell'Automobile Club d'Italia - dice il presidente Angelo Sticchi Damiani - ponendo a garanzia la storia e il know how che ci contraddistinguono.*

*E oltre a assicurare un futuro, qui e ora il modo migliore per rispettare la storia è far parlare i protagonisti del passato prossimo della F.1, dando voce ai loro ricordi e alla loro preziosa esperienza. Siamo qui anche per questo».*

Gian Carlo Minardi, Arturo Merzario, Alex Caffi, Bruno Giacomelli, Pier Luigi Martini e Daniele Audetto si trasformano così d'ambly, da ospiti graditi, in altrettante De Lorean capaci di farci bucare epoche vicine e lontane per portarci con aneddoti e riflessioni a un salutare ritorno al futuro in chiave tricolore. Con Monza quale nobile centro di gravità.

A cominciare è Gian Carlo Minardi: *«Dietro di me sullo schermo scorrono le immagini del Minardi Day di quest'anno e credo non a caso. Perché l'evento rappresenta ormai un*

*segnale di un avvicinamento che deve effettuare l'automobilismo da corsa alla gente, riscoprendo ra-*

**ABBIAMO SALVATO  
IL GP D'ITALIA  
NELLA FASE DI  
PASSAGGIO DELLA  
F.1, DA BERNIE  
A LIBERTY MEDIA**

**ANGELO STICCHI DAMIANI**



**ione  
nistica**





dici, valori e momenti fondanti. Quest'anno uno dei simboli della due giorni è stato il mio primo giro attivo al volante di una delle mie monoposto. È stato bellissimo per me notare il divertimento generale della gente per quello che ho definito un tentativo di record per stabilire il giro più lento mai compiuto da una F.1 a Imola. Al di là di questo - prosegue Gian Carlo -, quest'anno ho anche compiuto 70 anni e dico che il ventennio trascorso col mio marchio nei Gp è stato meraviglioso e valeva la pena di viverlo». In particolare, quali i momenti più belli? «La prima fila di Phoenix 1990 piuttosto che il giro in testa di Martini a Estoril 1989 non li posso certo ignorare, ma voglio anche ricordare l'orgoglio con cui nel 1991 abbiamo portato in gara i motori Ferrari, sfiorando il podio un paio di volte con lo stesso Piero». Pierluigi Martini, classe 1961, ha disputato 102 dei suoi 118 Gp su Minardi e resta uno dei simboli di uno spirito d'iniziativa talentuoso e allo stesso tempo aperto, simpatico e tutto Romagna, passione e creatività estrinsecata partendo da zero.

Anzi, quasi, perché Piero aveva uno zio pilota, il compianto Giancarlo, che corse con la Ferrari che gestiva Minardi nel 1976: «Mio zio provò a Imola quando io debuttai in F.Abarth a inizio Anni '80 e da lì in poi toccò a me. Con Minardi ho vissuto un'avventura bellissima. E quanto sia difficile per piloti o team tricolori fare altrettanto, è dimostrato anche dalla situazione presente in F.1, per cui bisogna solo essere contenti di ciò che abbiamo ottenuto».

A ben guardare, i costruttori italiani di F.1 presenti a Padova sono due, perché anche Arturo Merzario lo fu, dal 1978 al 1979. Solo a sentirselo ricordare, Arturo scuote la testa sornionata dall'eterno cappellone da cow-boy e aggiunge: «Dai, il mio fu un suicidio sportivo e soprattutto economico. Pensavo che la cosa all'inizio fosse ancora possibile, perché si correva ancora in un'altra F.1, fatta all'inglese, con i Cosworth e i motori Hewland, quindi a buon mercato, ma poi la realtà fu differente. La mia prima monoposto era in parte disegnata da Giorgio Piola e io stesso avevo contribuito a schizzare alcune componenti, era proprio una cosa fatta in casa e non poteva funzionare. E comunque, caro Gian Carlo - riferito a Minardi (ndr) -, bisogna riconoscere che la F.1 in cui provai a correre io da Costruttore non concedeva più chance a semplici tentativi. Invece già nel tuo caso, con gli aiuti forniti ai primi dieci team, va riconosciuto che un minimo di possibilità c'era».



**IN QUESTO MOMENTO LA COSA CHE FA PIÙ MALE È NON AVERE NEANCHE UN ITALIANO IN F.1**

**DANIELE AUDETTO**



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



*Niki Lauda*



zio, visibilità e sponsor buoni a nessun altro soggetto nazionale potenzialmente concorrente. Quanto alla F.1, diciamolo, nel bene o nel male deve comunque tutto allo zio Bernie. Senza di lui non ci sarebbe stato il paradiso economico che c'è stato, ecco». Alex Caffi, classe 1964, 56 Gp dal 1986 al 1992, è un trait d'union tra la F.1 Anni '70 e quella dei '90, visto che nel 2016 con l'Ensign Mn176 ha vinto il Gp storico di Montecarlo: «Correndo con l'Ensign storica non ho trovato una monoposto troppo diversa dalle ultime che ho guidato a inizio Anni '90. Niente cambio al volante, pochi comandi, via, dare del gas e pedalare. A parte l'invenzione fondamentale dell'effetto suolo, tra l'ultima F.1 a motori aspirati e quella che tornò nel 1989, non c'erano differenze da far sgomento. Colpiva molto di più il turbo. Posso raccontare il mio debutto in F.1?». Certo che sì. «Pensate - dice Alex -, all'ultimo momento a Monza 1986 presi il posto nel team Osella del canadese Allen Berg e mi ritrovai sulla Fa1G che in pratica

**LA F.1 D'OGGI È NOIOSA E TROPPO SICURA. VOGLIO UN RITORNO A GARE E CIRCUITI DA PELO SULLO STOMACO**

**BRUNO GIACOMELLI**



era una derivata dell'ultima Alfa Romeo di F.1, con l'Alfome V8 turbo che dava una spinta terrificante. Ovunque fossi, fin dal primo giro appena davo gas le ruote pattinavano. Terrificante. Alla fine del primo giro a Monza dovevo scegliere se fermarmi ai box e dire ciao o continuare. Presi il mio ingegnere di pista che era Ignazio Lunetta - poi in Ferrari alla corte di Ale-

si e Schumi, ndr -, e gli chiesi se era sostenibile avere a disposizione tutta quella folle cavalleria - e dire che l'Osella in quella F.1 era tra le meno potenti... - ma lui mi rispose semplicemente "Vai tranquillo". E io andai. Cavolo, quelle sì che erano belle».

Okay, monoposto spartane, cattive, ignoranti, ipotecologiche. Signori, ma cosa combinerebbe Hamilton con una monoposto dei vostri tempi? Sarebbe al top pure nella vostra epoca? Merzario non ha dubbi: «No, si ammazzerebbe. Punto. Se va e spinge come è abituato, non supera mica la prova vivo. Perché adesso, se commetti un errore, la pista e la macchina ti perdonano. La racconti. Ai miei tempi no. Ci restavi secco».

Bruno Giacomelli interviene tardi, ma alla grande: «Arturo, penso che Lewis abbia la velocità e la classe di guida nel dna, per cui sarebbe forte ieri come oggi. Come tutti i grandi. Ogni F.1 ha un suo tema e se nelle corse hai vero talento, eccelli, al di là delle ere. Il punto è un altro. Questa F.1 turboibrida è noiosa. Da anni. Da sempre. La guardo e spesso dormo. Cervellotica, macchinosa, fumosa e complicata nelle regole, distante dalla gente e, soprattutto, troppo poco pericolosa. Sì, scusate - insiste Bruno, spontaneo e sincero - ma io rivoglio una F.1 più vera e pericolosa. Da piloti tosti, perché questa di pericolo ne ha troppo poco. Mica voglio che qualcuno si faccia male, eh, proprio no, però dico che se una sfida si tiene su una specie di kartodromo o

Anche se, per la verità, Merzario di fine Anni '70 e Minardi negli Anni '80, '90 e fino alla metà dei primi anni del nuovo millennio, non hanno mai goduto dei vantaggi fantastici che ora attribuiscono a un decimo posto in gara di un piccolo team dei premi finali Fom oscillanti tra i 18 e i 21 milioni di dollari. Gian Carlo e Piero, coi vostri risultati ora avreste potuto avere introiti da star di Hollywood... Minardi puntualizza preciso: «Sì, in ogni caso dall'inizio degli Anni '80 era già partito il progetto della F.1 voluta e pensata da Ecclestone, selettiva e tendente a escludere i piccoli soggetti per cercare di attrarre i grandi Costruttori, quindi di fatto il mio team non aveva la realtà dei fatti come alleata».

«Su questo sono d'accordo - ribatte Merzario -. E poi ricordiamoci che in Italia io, te e chiunque altro abbia voluto gestire un'avventura nelle corse ad alto livello, ebbene, diciamo pure tutti, nessuno escluso, hanno sempre dovuto fare i conti con la Ferrari, che è un'entità per forza ingombrante e tale da non lasciare spa-

#### LA QUESTIONE DELLA SICUREZZA IN F.1

Sopra, il crash di Schumi a Silverstone 1999. Sotto, la Minardi di Martini al via del Gp di Phoenix 1990, dove Piero era partito in prima fila. Al centro, la Merzario A3 del 1979, quindi, nell'altra pagina, Arturo con Ertl e Lunger, salvatori di Lauda al Ring 1976. Più sotto, Niki con Audetto





◀ sul Watkins Glen, la faccenda cambia e di molto. E adesso è cambiata pure troppo, su, andiamo». «Sono d'accordo - dice Merzario - ma come fai? Una F.1 più pericolosa non te la faranno mai più fare». Daniele Audetto butta là deciso: «I tempi di Lauda e del rogo del Nurburgring per fortuna non torneranno, anche se ho il rimorso di non averlo rispedito in pista al Fuji dandogli un cazzotto nel casco». Lo blocca Merzario: «Mille volte mi dicono come mai riuscii a salvare Lauda da quell'inferno, con l'aiuto di Ertl, Lunger e Edwards... Semplice. Nel 1965 da militare avevo seguito un corso di tecniche di soccorso. Per questo praticai massaggio cardiaco e respirazione bocca a bocca al Niki e fu questo a salvarlo». «In ospedale mi dissero che se fosse arrivato dieci minuti dopo, Niki sarebbe morto - aggiunge Audetto -. In effetti i danni delle sostanze inalate erano il problema e avergli ridato ossigeno, sì, quello fu determinante, Arturo». «Dai - prosegue Merzario - tutto, troppo è cambiato ma anche per fortuna. Prendi il crash di Schumi alla Stowe nel '99. Con una macchina delle nostre non sarebbe mai sopravvissuto». «È vero - ribatte Giacomelli - infatti la mia Alfa Romeo del 1980, l'ultima a minigonne mobili, era estrema ma rappresentava una grande sfida per piloti veri. In quell'anno partimmo da fondo griglia, lavorammo tanto, in agosto perdemmo Depailler nella tragedia di Hockenheim ma alla fine eravamo al top al Glen, uno dei tracciati più belli e difficili. E lì fui poleman e in gara stavo per vincere, quando mi piantò in asso la bobina. Ecco, possiamo dire quel che volete, ma quella F.1 e quei tracciati rappresentavano una sfida bella e spettacolare che adesso non c'è più. E i piloti? Un po' distanti e freddini. Io invece da ragazzo a Monza fui portato a spasso da Merzario con un prototipo Alfa 33 al primo approccio (correvo in F.Italia), perché una star come lui non si tirava indietro e non se la tirava...». «Tante cose sono cambiate e non si possono più fare, tutto è più lindo, sicuro e noioso - dice Audetto. - Ve ne racconto una incredibile d'inizio Anni '90. Morale: sono in forza alla Lamborghini e sulla stampa inglese infuria una polemica perché il pilota giornalista Tony Dron dice che una Countach non può fare i 300 all'ora. Noi in poche parole saremmo dei bugiardi. Allora lo convoco e lo sfido a salire con Piero Martini in Countach sull'autostrada Modena-Brennero. Piero, racconta tu il resto». Continua il tema Piero Martini. «Metto Dron



SUTTON-IMAGES.COM



**LA SOPRAELEVATA  
VA RESTAURATA, IL  
LAYOUT DI LESMO  
RIPRISTINATO E  
BISOGNA INVESTIRE  
SULLE STRUTTURE**

**ANGELO STICCHI DAMIANI**



## QUANDO GIACOMELLI ERA

### IL RE DI WATKINS GLEN

A sinistra, Giacomelli re a Watkins Glen 1980, mentre Piquet va in testacoda. A destra, Bruno a Padova con Martini e Audetto. Sotto il fascino di Monza che Sticchi Damiani vuole preservare: da sinistra la Sopraelevata, l'ingresso di Lesmo 1 e il Presidente Aci con Bernie. In basso, il tifo al Gp d'Italia



in macchina e partiamo. Tiro come un dannato, dai e dai e i 300 arrivano. Ma Tony scuote la testa: "No, avevi vento a favore. Non vale". Te le cerchi. Bene. Esco dall'autostrada e rientro a rovescio. Adesso vediamo. Cavolo, in un tratto in discesa do l'anima, l'indicatore è prossimo ai 300 ma là davanti un furgoncino esce dalla scia di un camion per passarlo e mi ritrovo con le corsie murate, mentre la Countach sta per sfiorare i 300. Colpo di sterzo e passo tutti a razzo a destra, usando la piazzola di sosta. Dron cadaverico quasi vira verso l'infarto e dice: "Yes, yes, Lambo over 300 kilo but stop, stop, please". A farle ora, 'ste cose, interverrebbero federconsumatori, vescovi valdesi, pompieri e palombari...».

SUTTON-IMAGES.COM



«Tornando alla F1, grazie a Liberty Media - butta là Audetto -, ci sono dei bei segnali ma piange il cuore a non vedere un italiano nei Gp ora che Monza è salva». Butta là Minardi: «Io a Monza ho visto una mia monoposto nel 1993 fare un salto mortale sulla linea d'arrivo e riatterrare dalla parte giusta. Nulla rispetto al salto mortale fatto per salvare il Gp. Un'opera durata molto tempo e condotta in porto alla grande, grazie all'opera del nostro presidente». Sticchi Damiani ne approfitta per chiudere la kermesse parlando del futuro di Monza: «Il Gp d'Italia è stato preservato nella delicata fase di passaggio tra Bernie e Liberty Media. Era un momento difficile e l'abbiamo superato.

**PER ME MONZA È STATA ROVINATA DALLE CHICANE. LA PISTA DEVE ESSERE SEMPRE PIÙ SALVAGUARDATA**

**ARTURO MERZARIO**

”

Ora Monza deve saper crescere. E dobbiamo trovare il modo per supportarla investendo. Molti milioni di euro. Penso al rifacimento e all'allargamento dei sottopassi, alle coperture, a ammodernamenti infrastrutturali, a portare tutta la pista a un minimo di larghezza di dodici metri, penso perfino a far riprofilare la doppia curva di Lesmo, facendola tornare com'era una volta. E penso a un progetto per salvaguardare la sopraelevata, ripristinandone la funzionalità per test di collaudo. Ci proveremo, ve lo prometto. E così - grazie a questo incontro di Padova - sapete tanto di più circa passato, presente e futuro di un automobilismo da corsa tricolore di cui andiamo infinitamente orgogliosi». ●



# Porsche

gode senza vincere



ANCHE SE IL SUCCESSO DI TAPPA VA ALLA TOYOTA DI BUEMI-DAVIDSON-NAKAJIMA, LA CASA TEDESCA FESTEGGIA ALLA GRANDE IL TRIONFO IRIDATO NELLA CLASSE MAGGIORE E IL TITOLO PILOTI CON HARTLEY-BAMBER-BERNHARD

di Diego Fundarò

re



#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050); 2. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919); 3. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



La netta vittoria della Toyota di Buemi-Davidson-Nakajima non ha impedito a Brendon Hartley, Earl Bamber e Timo Bernhard di conquistare il Mondiale Piloti LmP1 ed a Porsche il Costruttori. All'equipaggio della Porsche 919 Hybrid #2 bastava il 3° posto, posizione occupata fin dalla prima ora di gara quando un problema all'acceleratore elettronico ha rallentato la 919 di Tandy, che ha ripreso velocità solo dopo il reset del sistema. Da quel momento l'unica preoccupazione è stata arrivare al traguardo senza prendere troppi rischi nei doppiaggi, contando sull'affidabilità e sul fatto che i compagni di squadra, seppur non troppo distanti, avrebbero rispettato le posizioni. Quando la gara sembrava ormai indirizzarsi verso una doppietta Toyota, il contatto arrivato a poco più di mezz'ora dalla fine tra la Ts-050 di Lo-

pez e la 911 di Lietz costringeva la #7 in quel momento in testa ad un rientro ai box per riparare la sospensione posteriore sinistra danneggiata: un errore da matita rossa quello del pilota argentino, che assegnava definitivamente a Porsche anche il Titolo Costruttori.

Un titolo comunque meritato quello conquistato dai due amici neozelandesi cresciuti a pochi chilometri di distanza, che dalle sfide sui kart sono arrivati quest'anno a dividere il volante della 919 vincendo 24 Ore di Le Mans e Mondiale. Una stagione da incorniciare, con tanto di debutto di Hartley in F.1 sulla Toro Rosso. Ma se ai due "kiwi" si riconosce la velocità, di Timo Bernhard va sottolineata la leadership: è lui il Capomacchina, quello a cui viene riservato l'onore di tagliare il traguardo. Entrato giovanissimo in Porsche come junior driver, ha fatto tutta la trafila con le Gt, poi è stato artefice dei successi americani della Rs Spyder, è stato prestato ad Audi con cui nel 2010 ha vinto la 24 Ore di Le Mans, per poi tornare in Porsche per il programma 919 Hybrid, i cui successi a raffica sono anche frutto del grande lavoro di Timo.

**CRONACA DI UN SUCCESSO ANNUNCIATO**  
Sopra, la Porsche, al top della classe maggiore e tra i piloti con la n.2 di Bernhard-Hartley-Bamber. A destra, la Toyota vincente a Shanghai con Buemi, Davidson e Nakajima



## WEEK-END ESTERO WEC SHANGHAI

Il weekend cinese non era però iniziato nei migliori dei modi per la #2, con Hartley bloccato dal cambio nelle libere 3 e meccanici impegnati a riparare la vettura in tempo per le qualifiche, dove Bamber prima rovinava le gomme, quindi forava nel suo secondo tentativo di giro veloce. Se le LmP1 di Stoccarda non riuscivano a trovare velocità, le Toyota sfruttavano al meglio la nuova evoluzione del pacchetto aerodinamico ad alto carico introdotta a Shanghai; soluzione inizialmente studiata per essere introdotta la prossima stagione e che il team giapponese ha deciso di portare già in Cina considerandolo adatto all'asfalto di Shanghai, particolarmente aggressivo sulle gomme. La #7 ha quindi comandato ogni sessione di libere, con Conway al top in Fp1 e 2 e Kobayashi in Fp3 e la pole è stata la logica conseguenza, con i due capaci di realizzare un tempo medio migliore di 0.440 rispetto a Lotterer e Tandy ed il giapponese autore della migliore prestazione assoluta. In gara le Toyota hanno poi dominato, riuscendo ad accumulare oltre un giro di vantaggio sulle 919, fino alla clamorosa leggerezza commessa da Lopez che ha chiuso definitivamente i giochi. In LmP2 la Rebellion di Senna-Prost-Canal ha colto il terzo successo stagionale ed ora comanda la classifica con 4 punti di vantaggio sull'Oreca Jackie Chan Racing di Jarvis-Laurent-Tung, solo quarti sulla pista di casa. Saranno presumibilmente questi due gli equipaggi che si giocheranno il titolo in Barhain, visto che l'Alpine di Lapierre-Menezes-Negrao, 2° a Shanghai, è ormai staccata di 23 punti dalla vetta, con ancora soli 26 a disposizione. In Gte-Am pole e vittoria per la Aston Martin di Dalla Lana-Lamy-Lauda, che affronteranno la sfida finale con 10 punti di vantaggio su Cairoli-Dienst-Ried, giunti a podio a Shanghai. ●



### OLTRE ALLA ROSSA FA FESTA PURE LA REBELLION

In alto, la Ferrari nei colori Af Corse, capace di rendere certa l'iride Manufactures in Gran Turismo. A destra, la Rebellion al top in LmP2 e, in basso, la festa Porsche per aver sbancato la classe maggiore, tra le Case e con i suoi piloti. In basso a destra, la Ford all'attacco





**Un titolo mondiale meritato**, fortemente cercato e voluto, arrivato al termine di una gara sofferta, dove le Ferrari 488 erano chiaramente in difficoltà fin dalle qualifiche sia nei confronti delle Aston Martin, in pole con Thiim-Sorensen, che delle velocissime Ford oltre che delle Porsche, uniche rivali rimaste in campionato. La gara era poi iniziata in sofferenza, con la scelta di utilizzare gomme usate e di sostituirne solo due durante i pit stop. Ma il momento chiave è arrivato dopo 2 ore e 40, quando la 911 Rsr di Estre si è fermata lungo la pista con il motore rotto. Lo stop lungo la pista del francese, in quel momento al comando, ha lasciato la sola Porsche #91 a lottare per la vittoria contro le Ford, particolarmente veloci sui rettilinei della pista cinese. Le Gt americane avevano anche utilizzato un solo treno di pneumatici in qualifica, scelta che gli ha poi permesso di averne uno in più nuovo da utilizzare in gara. Un vantaggio che si è concretizzato a poco meno di 2 ore e mezza dall'arrivo, quando Priaulx, con gomme fresche, è riuscito a superare Makowiecki ed a involarsi verso la vittoria. Con solo una Porsche da tenere a bada, il compito delle Rosse è, mano a mano che la gara andava avanti, diventato sempre più semplice e nello stint finale Pier Guidi è anche potuto andare all'attacco sfruttando al meglio il set di gomme nuove fino a raggiungere il terzo gradino del podio, mentre Rigon ha chiuso al 6° posto, raccogliendo i punti necessari a garantire la conquista matematica del mondiale Costruttori Gt: *«Quest'anno abbiamo avuto il coraggio di diversificare le strategie - ha sottolineato Rigon - ciò ha permesso di avere sempre una macchina davanti a lottare per la vittoria ed è questo, oltre all'affidabilità, che ha fatto la differenza. Siamo sempre arrivati in pista con un'idea già precisa su quali fossero le linee guida da seguire, poi ognuno dei due equipaggi prendeva la sua strada riguardo gli assetti da utilizzare, indipendentemente dalle scelte dei compagni di squadra. Questo ha fatto crescere la 488 che ora ha un bilanciamento incredibile, che le permette di essere competitiva anche quando è molto penalizzata dal B.o.P.»*

# Rossa iridata

**IL TARGET DI RENDERE MATEMATICA LA CONQUISTA DEL MONDIALE COSTRUTTORI GT È STATO RAGGIUNTO**



*«Quest'anno abbiamo avuto il coraggio di diversificare le strategie - ha sottolineato Rigon - ciò ha permesso di avere sempre una macchina davanti a lottare per la vittoria ed è questo, oltre all'affidabilità, che ha fatto la differenza. Siamo sempre arrivati in pista con un'idea già precisa su quali fossero le linee guida da seguire, poi ognuno dei due equipaggi prendeva la sua strada riguardo gli assetti da utilizzare, indipendentemente dalle scelte dei compagni di squadra. Questo ha fatto crescere la 488 che ora ha un bilanciamento incredibile, che le permette di essere competitiva anche quando è molto penalizzata dal B.o.P.»*

Pier Guidi e Calado ora affronteranno la gara finale in Bahrain con un vantaggio ridotto a due soli punti sulla coppia Porsche Lietz-Makowiecki ed a 7,5 sui vincitori a Shanghai Priaulx-Ticknell. Al ritorno in Italia gli aspetterà come sempre quest'anno un grande lavoro al simulatore sottolinea Pier Guidi: *«Nei prossimi giorni rielaboreremo i dati raccolti in questa gara, quindi ci torneremo per definire gli assetti di massima in vista del Bahrain. Un lavoro che quest'anno credo abbia fatto la differenza»*. ●



# Ferrari e Af Corse eccellenze del Wec

**C**on la gara di Shanghai la Ferrari si aggiudica il Wec in chiave Gt. La svolta c'era stata già in Giappone, al Fuji, quando la 488 numero 51 di Af Corse con Alessandro Pier Guidi e James Calado aveva ottenuto la quarta vittoria stagionale delle Rosse e sbancato il terzultimo round del Fia World Endurance Championship, facendo issare la coppia italo-inglese al top piloti Gte-Pro e, allo stesso tempo, mettendo in cascina il primo posto tra i Team con AF Corse mentre la Ferrari stessa, già al comando nel mondiale costruttori Gt, aveva rafforzato la leadership. E attenzione, perché già alla fine del 2016 il bilancio era da urlo. Anche lo scorso anno, infatti la Ferrari grazie a AF Corse e ai suoi boys aveva fatto strike nel Fia World Endurance Championship (Wec), massima competizione per Gt manufactures. E va ricordato che da quando il Wec è stato istituito nella sua più nuova veste, ossia nel 2012, la Casa di Maranello ha collezionato ben cinque vittorie iridate su sei edizioni del campionato. Un primato di cui andare profondamente orgogliosi. Primo, perché al di là di tutto e tutti, di alchimie regolamentari, con pesi e contrappesi politici e complicazioni interpretative, la Ferrari 488 che più carezza e rispetta lo spirito Gt, a differenza dei più recenti modelli di Ford e Porsche che a tutti gli effetti sono vetture nate per le corse e inesistenti franco concessionario.

Secondo, perché questo trionfo rappresenta la prosecuzione virtuosa e apparentemente infinita di una striscia trionfale che affonda le sue radici nella più mitologica, preziosa e adorata delle Fer-

**L'ALLORO  
CONQUISTATO  
È MOLTO PIÙ  
DI UN TITOLO  
E ASSURGE  
A CONFERMA  
UNA STORIA  
PURE IN GT  
LUNGA  
E GLORIOSA**

di [Mario Donnini](#)

rari, quella 250 Gto che ha rappresentato in tutta la storia della Rossa il salto di qualità, incarnando nell'immaginario collettivo all'inizio dei favolosi Anni '60 allo stesso tempo un modello sognato ma possibile, da corsa e contemporaneamente di serie.

È in questa scia dorata che si innestano i successi di tutte le Ferrari Gt, creature che rappresentano quanto di più puro si possa arrivare a pensare legato al marchio del Cavallino Rampante, estrinsecazione di un dna che è quello che vanta più tentativi di clonazione e imitazione.

E nel terzo millennio, dalla 550 Maranello in poi, passando per la 575, la 360 Modena, la F430, la 458 Italia e la più recente 488 Gte la striscia virtuosa prosegue, dando continuità e allure al marchio che proprio grazie all'endurance vinse tutto e subito, divenendo leggendario fin dall'inizio de-





gli Anni '50, perfino ancor prima di potersi fregiare d'essere storico per quantità di militanza. Tutto questo, nella stagione ancora in corso, con due punte d'eccellenza ancora una volta tricolori. Da una parte i piloti, con Alessandro Pier Guidi, nativo di Tortona, che il prossimo 18 dicembre compirà 34 anni e che rappresenta all'interno della Rosa l'erede di Gimmi Bruni quale centro di gravità e punto di riferimento, con davanti una ancora ampia e feconda prospettiva di carriera. E Davide Rigon, simbolo di continuità e fedeltà al Cavallino, al quale quest'anno è stato affidato l'incarico di impostare le linee guida nello sviluppo della Ferrari 488 Gte.

Dall'altra, sul piano dell'organizzazione, la figura fondamentale di Amato Ferrari, che già dal 1995, a 28 soli anni, conclusa una buona carriera da pilota automobilistico, passa dall'altra parte del muretto e, prima con Maserati e poi con Ferrari, scrive tra le pagine più grandiose per il motorsport italiano nella categoria Gt.

Nel 2006 AF Corse dà quindi la pedalata d'avvio alla sua storia vincente col connubio con il marchio Ferrari nel Fia Gt2, portando al debutto e al successo il modello F430 Gtc. Nel 2007 AF fa sue 9 delle 10 gare in calendario e nel 2008 c'è pure la soddisfazione di portare al top Gimmi Bruni, che diverrà a lungo suo pilota simbolo.

Centro anche nel 2009, anno finale del Fia Gt2. Dopo un biennio interlocutorio in Intercontinental Le Mans Cup e Le Mans Series, si affaccia sul panorama internazionale il Wec e così Af Corse e Ferrari ne diventano incarnazione vincente in versione Gran Turismo.

Legate sotto la bandiera tricolore da quel nome, Amato Ferrari, che sembra quasi una scritta sul muro inneggiante a un amore infinito al Cavallino Rampante. Sentimento accompagnato da un'aggressività così feconda in pista da far germogliare e stampare, anche a Shanghai, un'altra importante pagina di storia. Grandi. ●

# LE VOCI FERRARISTE



## ANTONELLO COLETTA:

«Sapevamo che a Shanghai avremmo faticato e infatti per noi è stata una delle corse più difficili dell'anno. La nostra vettura però si è dimostrata anche in questo caso all'altezza della situazione e grazie al gran lavoro fatto a Maranello, allo straordinario sforzo profuso come sempre da Af Corse nella gestione in pista delle 488 GTE, al supporto dello staff Michelotto e alle straordinarie doti di guida dei nostri piloti siamo riusciti a centrare l'obiettivo per noi più importante, il

campionato del mondo costruttori, per di più con una gara di anticipo. Nonostante questa grandissima gioia non abbassiamo la guardia: c'è ancora il campionato del mondo piloti da conquistare così come la classifica riservata ai team. Arriveremo in Bahrain carichi e desiderosi di chiudere in un modo ancora migliore questa stagione già per noi così positiva».

**CALADO:** «Il primo obiettivo, che era il titolo mondiale costruttori, lo abbiamo conquistato. Non è stato facile



e ci è voluto l'impegno di tutta la squadra per centrarlo con una gara di anticipo. Questo successo è pienamente meritato dai ragazzi della Ferrari e di Af Corse. Non vedo l'ora di scendere in pista in Bahrain per provare a vincere il titolo piloti e rendere indimenticabile quella che è già una stagione da meravigliosa».

**PIER GUIDI:** «La gara di oggi è stata tra le più difficili della stagione: abbiamo dovuto gestire le gomme e siamo stati costretti a una strategia particolarmente conservativa. Nel finale siamo riusciti a recuperare posizioni e a salire sul podio. Siamo ancora al comando del campionato piloti anche se sappiamo che in Bahrain sarà durissima. Oggi però è il momento di fare festa per il titolo mondiale della Ferrari che è pienamente meritato».

**RIGON:** «Non è stata certamente la gara che speravamo di vivere. Abbiamo faticato molto all'inizio a causa della velocità di punta che, anche quando eravamo più rapidi sul passo, rendeva difficile portare il sorpasso agli avversari. Siamo contentissimi di aver contribuito alla vittoria della Ferrari nel campionato del mondo e mi devo complimentare con tutti i ragazzi che hanno lavorato per questo meritatissimo titolo. Ora guardiamo al Bahrain con fiducia, la pista mi piace e io non sono ancora tagliato fuori dai giochi».

**BIRD:** «Abbiamo faticato nella gestione delle gomme, inoltre la mancanza di velocità massima a ci ha reso difficili i sorpassi. Il risultato della nostra gara però oggi passa in secondo piano perché c'è da festeggiare uno straordinario titolo mondiale per la Ferrari».



## Altri nuovi frutti di **Superstagione**

**IN CHIAVE 2018-2019 ATTESE DUE NUOVE REALTÀ A MOVIMENTARE LA LMP1 VALE A DIRE DRAGONSPEED E MANOR TRS CON UNA NUOVA GINETTA**

**D**ue nuove realtà si affacceranno in LmP1 nella "Superstagione 2018/19": Dragonspeed, quest'anno in Elms, ha annunciato il salto di categoria senza però specificare con quale vettura, mentre il Manor Trs ha confermato il suo impegno con una nuova Ginetta LmP1. Entrambi i programmi lasciano però dei dub-

bi, nel primo caso riguardo all'impiego di Henrik Hedman, pilota a cui si deve tutta l'operazione, il cui status "Bronze" non ne permette la guida di una LmP1. Unica condizione sarebbe una sua promozione a "Silver", ma le sue abituali prestazioni cronometriche lo fanno sembrare un azzardo.

Diverso il discorso Manor: della Ginetta LmP1 a oggi si è visto solo un disegno, nella fotosopra, e non si sa che tipologia di motore fornirà Mecachrome. Lawrence Tomlinson, proprietario di Ginetta, ha annunciato per dicembre i primi test e reso noto che sono 3 gli esemplari venduti: con Manor e presumibilmente Dragonspeed destinatari dei primi due, si attende ora il nome del terzo team. Meno ombre sulla BR1, già scesa in pista a Varano ai primi di ottobre. La LmP1 Dallara progettata in collaborazione con Paolo Catone e finanziata da Smp sarà al via con due unità, mentre forti dubbi riguardano la partecipazione del ByKolles, assente dalla gara del Nürburgring. Nella migliore delle ipotesi saranno quindi 6 le LmP1 non ibride che proveranno a contrastare la Toyota Ts050, che dopo la 6 Ore del Bahrain vedrà si impegnato nel rookie test Thomas Laurent, ma che a oggi non ha ancora annunciato se parteciperà all'intera "Superstagione". La decisione non sarà nota prima di dicembre e non è detto non si assisterà ad un nuovo clamoroso abbandono, viste anche le considerazioni del direttore tecnico Toyota Pascal Vasselon, che ha definito "competizione artificiale" quella che si vedrà in LmP1 nel prossimo biennio. ●

**IL TEAM TEDESCO EX AUDI STA PROVANDO LA RT24-P A TELAIO RILEY**

## **Joest a Daytona con Mazda**

Se il Wec mostra segnali di incertezza, la stagione Imsa 2018 si annuncia particolarmente viva, con l'arrivo delle Acura Arx-05 del team Penske e lo sbarco del Team Joest, storico partner Audi ora in pista con le Mazda Rt24-P. Ingaggiato a luglio, il team tedesco ha messo mano alla Dpi con telaio Riley Rk30 e motore 4 cilindri 2.0 litri turbo realizzando una versione "Evo" scesa in pista prima a Hockenheim quindi a Donington, per poi presentarsi la scorsa settimana a Daytona, **nella foto**, per i primi due giorni di test americani con i piloti Nunez, Pigot, Bomarito e Miller. Con team del calibro di Penske e Joest a difendere i colori Acura e Mazda che si aggiungono al Wayne Taylor (Cadillac) campione in carica ed al Extreme Speed (Nissan) vincitore alla Petit Le Mans, la serie Imsa avrà 4 Case al via con i Dpi, seppur impegnate con motori derivati dalla serie. Un messaggio chiaro per gli organizzatori del Wec, di cui dovranno tener conto nella stesura del regolamento LmP1 previsto per il 2020.



# START 516

Il più conveniente per qualità e prezzo!  
Nuovo 516 START a 5 cassetti con assortimento per manutenzione.



a soli  
**€ 516**  
+IVA

Interamente deducibile nell'anno!

Rif. Art. N°102 comma 5 - Ammortamento dei beni materiali TUIR  
(Testo Unico Imposta Redditi)

**IN ESCLUSIVA PRESSO I NOSTRI MIGLIORI RIVENDITORI**



[usag.it](http://usag.it)

Seguici su:



Inquadra il QR Code, scopri i dettagli  
della promo e dove acquistarlo.



Il meglio della produzione cinematografica di Tinto Brass lo trovi in "B. Tutti i lati di Brass". Una collezione di 12 DVD che racchiude il mondo visionario e sempre sopra le righe del maestro del cinema erotico italiano.

Legati a questi film ci sono i volti e i corpi di donne affascinanti che con la loro sensualità, spesso ironica e giocosa, hanno stuzzicato l'immaginario maschile.

Il secondo DVD\* "Fermo Posta" con la bellissima Cinzia Roccaforte è in edicola dal 11 novembre con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport.

\*A € 9,99 + il costo del quotidiano.

Se non li trovi in edicola inviaci una mail agli indirizzi di posta [tintobrass@corsport.it](mailto:tintobrass@corsport.it) e [tintobrass@tuttosport.com](mailto:tintobrass@tuttosport.com) con i tuoi dati e quelli di un'edicola a cui inviare il DVD a cui sei interessato.



# LA PRIMA VOLTA DI TINTO BRASS

IN UNA COLLEZIONE CON I SUOI FILM CULT.



FORMULA E

**UNA NUOVA AVVENTURA**

Lo sguardo di Edo Mortara si posa sulla Formula E, l'oggetto del suo ritorno alle monoposto con il Team Venturi. Sette anni dopo



DOPO SETTE ANNI L'ITALO-SVIZZERO TORNA SULLE MONOPOSTO. LO SCOPO È FARE ESPERIENZA E FARLA PER MERCEDES, IN ARRIVO NEL 2019

# Mortara soldato di Venturi



di **Alessandro Gargantini**

**È** sceso per l'ultima volta da una monoposto sette anni fa, dopo aver vinto per la seconda volta consecutiva il Gran Premio di Macao di F.3. Ed è una curiosa coincidenza il fatto che, a poco meno di mezz'ora di distanza col traghetto, sul circuito cittadino di Hong Kong, Edoardo Mortara inizierà una nuova avventura nel campionato di Formula E, nel primo fine settimana di dicembre. Il trentenne italiano residente a Ginevra debutterà nella categoria con il Team Venturi, a fianco di Marco Engel. Sarà soltanto un caso, ma anche il tedesco è pilota Mercedes, Costruttore che sbarcherà ufficialmente nella serie da corsa più ecologica al mondo a partire dal 2019. Mortara, in questi giorni impegnato in una serie di prove al simulatore, ci ha spiegato come procede il suo approccio alla nuova categoria, come è nata l'opportunità di farvi parte e quali sono i suoi obiettivi. Anche perché, nel 2018 lo rivedremo in pista con la Casa della Stella pure nel Dtm e nella serie Blancpain Gt, dove insieme a Raffaele Marciello costitu-

isce una delle accoppiate dal maggior potenziale. **- Dopo sette stagioni nel Dtm, prima con Audi e nel 2017 con la Mercedes, pochi giorni fa è arrivato l'annuncio dello sbarco in Formula E. Come è maturata la decisione di tornare a correre in monoposto?**

*«L'ingaggio da parte del Team Venturi è arrivato davvero all'improvviso, è qualcosa che non ho pianificato e non mi aspettavo nemmeno io, ad essere sincero. Tutto è nato sul finire dello scorso mese di settembre. Sono stato contattato dalla squadra monegasca, che mi ha proposto di fare un primo test privato. Poi la situazione si è evoluta positivamente, con il team è nato subito un buon feeling. Venturi aveva messo alla prova anche altri piloti, per me si trattava solo di una prima presa di contatto. I buoni riscontri hanno portato il team a valutarmi nuovamente nella sessione collettiva di Valencia, quando sono sceso al volante insieme a James Rossiter. Alla fine mi hanno dato fiducia e mi hanno proposto di disputare con loro la stagione che sta per iniziare».*

**L'INGAGGIO  
CON VENTURI  
È ARRIVATO  
ALL'IMPROVISO.  
NON ME  
L'ASPETTAVO**

**EDOARDO MORTARA**

”

**- E come è stata la prima presa di contatto con la monoposto elettrica?**

*«Non è stato semplice, visto che nei test in Spagna siamo stati afflitti da numerosi problemi. A crearci difficoltà è stato soprattutto il cambio. A Valencia abbiamo girato poco e non siamo stati veloci.»*



«La mia sensazione è che non siamo ancora pronti per iniziare la nuova stagione e spero che la squadra sia in grado di risolvere velocemente tutti i guai che abbiamo avuto. Non sarà un inizio semplice ma ne vale la pena di fare questa esperienza, che inizio con molto entusiasmo».

**- Come si sposa l'impegno in Formula E con la partecipazione al Dtm con la Mercedes?**

«Il Dtm rimane il mio impegno prioritario, ovviamente confido che i boss di Hwa e Mercedes mi vogliano ancora a bordo. Non ci dovrebbero essere concomitanze per quel che concerne i calendari ed i due programmi possono convivere. Reputo la prossima stagione come una sorta di investimento, anche perché la Casa di Stoccarda debutterà in Formula E nel 2019 e sarà importante avere a bordo piloti che hanno già esperienza. Saranno ovviamente in Mercedes a prendere tutte le decisioni in merito alle line-up future ma, oggettivamente, ritengo positivo iniziare ad esplorare questo nuovo campionato».

**- La sua ultima corsa in monoposto è stato il Gran Premio di Macao nel 2010, evento che ha vinto per la seconda volta dopo aver disputato una stagione in Gp2 Series alla Arden al fianco di Sergio Perez. Quali sono le sue sensazioni?**

«Sinceramente, non ho alcun rimpianto. È passato tanto tempo da quando correvo in Gp2 ed ho la sensazione che nella mia carriera da professionista nelle corse non mi sia mancato niente. Sono felice di quello che sto facendo e non ho recriminazioni. A volte, per andare avanti, serve soprattutto avere l'aiuto giusto al momento giusto. Vedere piloti con i quali ho corso ad armi pari oggi protagonisti in Formula Uno mi dà soprattutto la conferma del mio valore. Ci sono tanti ragazzi che avrebbero meritato un posto in F.1 e invece non hanno trovato spazio. Ad esempio, quest'anno ho corso nel Gt in Mercedes con Raffaele Marciello, che ho avuto l'occasione di conoscere meglio e reputo il pilota più forte col quale ho corso in vita mia. Eppure, anche lui non si è trovato al posto giusto al momento giusto. O gli è mancato l'aiuto decisivo. Quanto a Sergio Perez, stiamo parlando di dieci anni fa, avevamo entrambi tutto un potenziale di crescita. Complessivamente, a parte due o tre piloti che sono di livello assoluto, in F.1 non ci sono per forza sempre i migliori piloti. Tornando a Checo, sono contento per lui».

**- E l'adattamento alla monoposto di Formula E come procede?**

«Dal punto di vista fisico non ho avuto problemi, visto che le macchine non sono poi così veloci. L'unica differenza è che si vedono le ruote e fa uno strano effetto, non ci sono più abituato! Per quanto riguarda i fine settimana di gara non vedo grosse varianti rispetto a quello che ho sempre fatto,

**È PASSATO TANTO TEMPO DA QUANDO CORREVO IN GP2 E NON HO RECRIMINAZIONI: VA BENE COSÌ!**

**EDOARDO MORTARA**

”

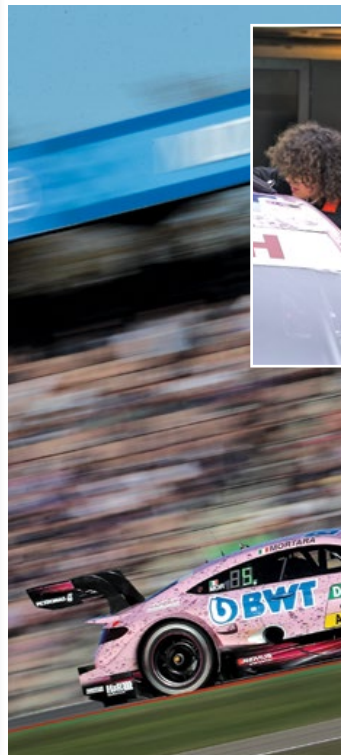
**EDO SU TRE FRONTI**

Formula E con il Team Venturi, Dtm e Blancpain con Mercedes: il futuro di Edoardo Mortara s'annuncia davvero ricco di appuntamenti



**QUESTI I 20 ISCRITTI ALLA F.E 2017-2018**

	PILOTA	TEAM
1	Lucas di Grassi	Audi-Sport Abt-Schaeffler
2	Sam Bird	Ds-Virgin
3	Nelson Piquet Jr.	Jaguar-Racing
4	Edoardo Mortara	Venturi
5	Maro Engel	Venturi
6	Neel Jani	Dragon
7	Jerome d'Ambrosio	Dragon
8	Nicolas Prost	Renault e.dams
9	Sebastien Buemi	Renault e.dams
16	Oliver Turvey	Nio
18	Andre Lotterer	Techeetah
19	Felix Rosenqvist	Mahindra
20	Mitch Evans	Jaguar-Racing
23	Nick Heidfeld	Mahindra
25	Jean-Eric Vergne	Techeetah
27	Tom Blomqvist	Andretti
28	Antonio Felix da Costa	Andretti
36	Alex Lynn	Ds-Virgin
66	Daniel Abt	Audi-Sport Abt-Schaeffler
68	Luca Filippi	Nio





ad esempio, nell'approccio alle qualifiche. Per quel che invece concerne la gara, tutto sarà diverso. È fondamentale saper risparmiare energia e cercare nello stesso tempo di essere veloci. Bisogna sempre gestire accuratamente ogni aspetto. È questa la principale sfida della F.E».

**- Lei è soprannominato Mister Macao, avendo vinto ripetutamente il celebre Gp sia con la F.3 che con le Gt. Ha trionfato anche a Pau ed è considerato uno specialista dei circuiti cittadini. Il fatto che la F.E si disputi su tracciati urbani può essere un vantaggio per Edo Mortara?**

«Sono sempre andato abbastanza bene sui tracciati cittadini ma questo non significa che andrò per forza bene anche in Formula E. Devo, insisto, imparare a gestire soprattutto l'aspetto energetico per essere competitivo. Sono molto contento che si corra a Roma, però in Formula E, avendo licenza svizzera da quattro anni, la mia corsa di casa è quella di Zurigo. Nel Dtm continuerò invece a sventolare la bandiera italiana».

**- Viene dunque meno, almeno all'interno della serie per monoposto elettriche, l'abbinamento tutto**

**tricolore con Luca Filippi...**

«Io e Luca ci conosciamo da quando eravamo bambini, i nostri genitori sono amici. Mi farebbe davvero molto piacere se facesse bene in F.E ed è bello avere due piloti di fatto italiani nella categoria. Dopo Vitantonio Liuzzi e Jarno Trulli non ce ne sono

più stati. Sono certo che anche Luca sarà contento se saprò destreggiarmi bene. Anche se, ripeto, nella situazione in cui siamo con il Team Venturi la priorità è quella di risolvere i problemi tecnici e metterci sullo stesso livello degli altri. Poi potremo pensare ai risultati».

**- Quest'anno sei stato protagonista nel Dtm e nel Blancpain Gt. Ci dai la tua valutazione?**

«Direi che ci sono state gioie e dolori. Nel Dtm più che altro dolori, perché siamo stati competitivi soprattutto nelle prime corse ed in quelle conclusive. Nella fase centrale del campionato ci siamo un po' persi dietro a problemi d'assetto risolti solo nelle ultime corse. Cercheremo di fare meglio nel 2018. Per quel che concerne il Gt è stata una buona stagione e spero di finirla nel migliore dei modi nel mondiale Fia di Macao».

**SONO SEMPRE ANDATO BENE SUI CIRCUITI CITTADINI MA QUESTO NON VUOL DIRE NIENTE**

**EDOARDO MORTARA**



MONDIALE

# Fordissima Wilso

IL BOSS DI M-SPORT RACCONTA:  
«QUANDO OGIER HA FIRMATO CON NOI  
A FINE 2016 SAPEVO CHE AVREMMO POTUTO  
FINALMENTE VINCERE IL MONDIALE PILOTI.  
ORA FARÒ DI TUTTO PER CONVINCERLO  
A RIMANERE ANCHE NEL 2018»

rally sprint



# mente n



di Marco Giordo

## UNA DOMENICA INDIMENTICABILE

Sulle strade del Galles è andata in scena la grande festa di M-Sport vera protagonista del penultimo round del Mondiale 2017. Una domenica da segnare in rosso: nello stesso giorno sono arrivati titolo Marche e Piloti, oltre alla vittoria in gara di Evans

**I** day after della storica vittoria in Galles di Malcolm Wilson è stato più duro del previsto. A Dovenby Hall, la località situata nel cuore della Cumbria a due miglia e mezzo da Cockermouth dove ha sede la M-Sport, il team principal britannico ha infatti vissuto una giornata molto intensa. «È stata - ha confidato ad Autosprint il 61enne boss della M-Sport - una giornata lunga e intensa andata avanti senza tregua perché ho ricevuto tantissimi messaggi e parlato con tantissima gente. È stato davvero bello vedere tutta questa solidarietà, devo dire che ne è valsa davvero la pena. Sapete tutti quanto ci tenessi a vincere il mio primo Mondiale Piloti, sinora non c'ero mai riuscito. Ma non avrei mai pensato che nella stessa corsa mi sarei aggiudicato contemporaneamente anche il titolo Marche e poi la gara di casa con Elfyn Evans. È stata un'emozione pazzesca, un feeling incredibile per tutti noi. Abbiamo festeggiato in assistenza al service park con tutta la squadra, poi con i nostri ragazzi in serata siamo tutti tornati a casa. E lunedì di nuovo eravamo in prima linea al lavoro, pronti a preparare la trasferta in Australia».

- Qual è ora il futuro per la stagione 2018 della M-Sport, avete infatti già perso Tanak?

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





## MONDIALE FIRMATO CON DUE VITTORIE

Due vittorie, tre secondi posti e quattro terze piazze: è questo il bottino di caccia sul quale Sébastien Ogier ha edificato la conquista del quinto titolo iridato

«Tutto dipende da quello che farà Ogier, se Sébastien resterà con noi o meno. Credo che dovremo aspettare sino all'Australia e forse anche un pò più avanti per saperne di più. Sono infatti in attesa delle sue decisioni per capire come muovermi. Gli ho fatto un'offerta importante. Sto aspettando la sua risposta per poter pianificare bene la prossima stagione».

**- Alla fine Evans e Suninen saranno con voi anche il prossimo anno?**

«In pratica oggi ho solo due piloti sotto contratto per la prossima stagione, vale a dire Elfyn Evans ed Eric Camilli. Elfyn resterà ancora con noi, ma nel 2018 sarà in gara su una Fiesta gommata Michelin. Quanto a Suninen, per lui così come per Roovanpera non abbiamo ancora definito il programma 2018, ne stiamo ancora parlando con il loro manager Timo Jouhki. Quanto alla DMack, anche con loro stiamo parlando, vedremo. Ma ripeto deciderò tutto il da farsi solo quando conoscerò le decisioni finali di Ogier».

**- Una curiosità, è sempre convinto che la Fiesta Wrc Plus sia la miglior vettura mai costruita a Do-**

**A OGIER HO FATTO  
UN'OFFERTA  
IMPORTANTE:  
ATTENDO LA SUA  
RISPOSTA PER  
PIANIFICARE IL 2018**

**MALCOLM WILSON**

”

**venby Hall?**

«Ne sono più che certo. L'avevo detto prima che esordisse e oggi ne sono ancor più convinto che sia stata in assoluto la miglior vettura da rally che abbiamo costruito in M-Sport. Una vettura che passerà alla storia, preparata e sviluppata da Chris Williams, che aveva già progettato la Fiesta R5 e la R2, e che nel suo lavoro è stato coadiuvato dall'ingegnere italiano Massimo Carriero».

**- Dica la verità, si aspettava un'annata così trionfale con questo en plein di titoli?**

«Sinceramente devo dire che nel dicembre scorso quando Sébastien Ogier ha firmato per noi, ho capito che avremmo potuto vincere il titolo iridato piloti. Avevamo con noi il più forte e avendo tutti delle vetture nuove si ripartiva tutti da zero quindi alla pari, ed io ho sempre avuto molta fiducia nel progetto Fiesta Wrc Plus. Onestamente non pensavo però minimamente di poter aggiudicarmi anche il titolo marche contro ben tre top team ufficiali come Citroen, Hyundai e Toyota. Quella sì che è stata per me davvero una piacevole ed inaspettata sorpresa». ●

# Adesso Ogier è tra due fuochi

**SEB SI GODE IL MOMENTO E IL 5° TITOLO IRIDATO PRIMA DI DECIDERE SE TORNARE ALLA CITROEN OPPURE RESTARE CON M-SPORT NEL 2018**

**I**l day after del penta campione del mondo Sébastien Ogier è stato invece alla tv austriaca, dove il pilota francese era ospite accompagnato dalla moglie, la giornalista tedesca Andrea Kaiser. Ora il driver transalpino sta pensando solo a rilassarsi in attesa di pianificare il suo futuro, sul piatto ballano infatti due offerte importanti, una della M-Sport e l'altra della Citroen. E a proposito di Citroen, il nove campione del mondo Sébastien Loeb da sempre uomo simbolo della casa transalpina ha ricordato in Galles, «mi sono reso conto di essere diventato un'icona dei rally poco a poco, titolo dopo titolo».

La stessa cosa sta succedendo ora all'altro Séb, perché Ogier è diventato pian piano un'icona di primissimo piano della specialità, visto che con i suoi 5 titoli è tutto solo alle spalle e all'inseguimento di Loeb, davanti a campioni del calibro di Juha Kankkunen e Tommi Makinen che seguono a quota quattro. Ma quello che ha sorpreso di più in tutti questi anni è stata la grande maturazione del pilota di Gap. Il ragazzo che voleva battere tutto e tutti e che sbatteva la porta in Citroen, è diventato un uomo vero, una persona così concreta da riuscire a proporsi come ottimo public relation, mana-



ger di sé stesso e trascinatore della M-Sport nella conquista di un sogno iridato che in Cumbria Malcolm e i suoi inseguivano da sempre. Un uomo felice nella vita grazie alla grande storia d'amore che lo lega a sua moglie Andrea Kaiser e all'affetto per il piccolo Tim. Un uomo che non ha perso la voglia di vincere. Questo titolo, anzi questi due titoli, sono nati dai continui confronti e dialoghi tra Wilson e Ogier. All'aeroporto di Cordoba dopo il Rally di Argentina i due parlavano fitto fitto al bar. Ogier era deluso per il suo quarto posto ottenuto alle spalle di Neuville e dei suoi compagni di squadra Evans e Tanak e chiedeva a Wilson uno sforzo. Lì c'è stata la svolta di questa stagione. E così tre settimane dopo in Portogallo sono arrivati per lui un nuovo telaio e la seconda vittoria dopo il successo capolavoro di Montecarlo. A premiarlo quest'anno è stata soprattutto la sua pazienza nel costruire gara dopo gara, podio dopo podio, quel tesoretto di punti che evitando di prendere rischi inutili gli ha permesso di vincere il suo quinto titolo. La dimostrazione lampante di qualità tattiche eccezionali, che non aveva potuto mai mettere sinora in mostra in Volkswagen, vista la supremazia netta della Polo rispetto alla concorrenza. Basta un solo dato statistico per dimostrarlo, in questa stagione Ogier non si è aggiudicato neppure una power stage, a dimostrazione di quanto sia stato fondamentale il valore aggiunto che ha dato con le sue straordinarie capacità a questi due titoli. L'ultima dimostrazione l'ha data dopo ben 15 ore di corsa il sabato sera in Galles nella speciale notturna e nebbiosa di Aberhiraunt, un crono di 13,91 km dove ha rifilato la bellezza di 21"6 a Neuville, riagguantando il secondo posto per soli 3" davanti al rivale belga. Una prestazione alla Ogier, alla sua maniera, guidando al "maximum attack". Il suo sigillo sul quinto alloro iridato consecutivo, coronato poi sul lungomare di Llandudno prima del podio finale dal lungo abbraccio con Malcolm Wilson, cun abbraccio he è diventato l'immagine di questa combattutissima stagione 2017. ●



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



## FORDISSIMAMENTE WILSON

**L**a Ford sino a quest'anno era riuscita ad aggiudicarsi contemporaneamente il titolo piloti e quello marche solo nel 1979, l'anno in cui venne istituito il campionato del mondo piloti, prima denominato Coppa FIA Piloti. Nella sua stagione d'apertura quell'edizione del mondiale piloti era stata molto combattuta, perché alla Ford non piacevano i giochi di squadra. E così la lotta al volante delle Ford Escort RS 1800 tra Bjorn Waldegaard e Hannu Mikkola era stato il leit-motiv durato tutta la stagione, con Waldegaard bravo a staccare il compagno di squadra finlandese all'Acropolis, e a consolidare poi la sua leadership in Canada nel Critérium du Québec. Il finale tra i due era stato allo sprint, con Mikkola che cercava di recuperare primeggiando prima al RAC e poi (sulla Mercedes) al Bandama, dove però Waldegaard grazie al 2° posto finale ottenuto sulla Mercedes Benz 450 SLC (la Ford non partecipava alle gare africane) riusciva ad aggiudicarsi per una sola lunghezza il titolo mondiale, con 112 punti contro i 111 del rivale finlandese. Nel campionato marche giochi chiusi invece a favore della Ford già al RAC con una gara di anticipo, grazie a 5 successi complessivi, due di Waldegaard (Acropoli e Québec) e tre di Mikkola (Nuova Zelanda, 1000 Laghi e RAC) per un totale di 122 punti contro i 108 della Datsun. C'è inoltre da ricordare che nel 1981, due anni dopo, Ari Vatanen navigato da David Richards sulla Ford Escort RS 1800 MKII griffata Rothmans, regalò alla casa americana il secondo titolo mondiale piloti della storia vincendo all'Acropolis, in Brasile e al 1000 Laghi, facendo segnare alla fine della stagione 96 punti contro gli 89 del suo rivale Guy Fréquelin (Talbot Sunbeam Lotus).

### Le vittorie del 2006 e 2007

Quelli del 2006 e del 2007 sono stati due titoli costruttori ottenuti dal "BP Ford World Rally Team" composto dal duo finlandese formato da Marcus Gronholm e Mikko Hirvonen. Al volante della Ford Focus Wrc gestita dalla M-Sport e progettata da Christian Loriaux, il mondiale del 2006 arrivò dopo una lunga battaglia contro una squadra privata, il Team Kronos di Marc Van Dalen, che schierava sulla Citroen XSara Wrc l'allora due volte "world champion" Sébastien Loeb.

Il campionissimo francese alla fine si aggiudicò il suo terzo titolo piloti per un solo punto su Gronholm (112 contro 111), saltando però le ultime quattro gare (Turchia, Australia, Nuova Zelanda e Galles) a causa di una caduta dalla mountain bike, in cui si era fratturato l'omero del braccio destro. Uno stop forzato quello del campione alsaziano, che facilitò indubbiamente la scalata al titolo degli uomini della casa dell'ovale blu, che si aggiudicarono in successione tutte e quattro le prove finali della stagione (Hirvonen vinse in Australia, Gronholm primeggiò nelle altre tre) chiudendo a quota 195 punti contro i 166 degli avversari. La stagione 2007 fu invece molto più combattuta. La Citroen era rientrata in grande stile con la nuova C4 Wrc e sotto l'abile guida di Guy Fréquelin puntava a fare doppietta. Impresa riuscita nel mondiale piloti con Loeb, che alla fine ebbe la meglio su Gronholm per soli 4 punti (116 contro 112), men-



1979 Marche e Piloti

HOLMES



1981 Piloti

COLOMBO



2006 Marche



2007 Marche

# M-Sport S

SUTTON-IMAGES.COM

**A 38 ANNI  
DI DISTANZA  
DAL TRIONFO  
DI WALDEGARD  
E DELL'ESCORT  
IL TEAM  
DI WILSON  
REGALA  
ALLA FORD  
UNA FANTASTICA  
DOPPIETTA**

tre nel mondiale marche la casa di Satory dovette alzare bandiera bianca contro la Ford M-Sport viste le complessive 7 vittorie ottenute dagli uomini di Wilson, 5 con Marcus Gronholm (Svezia, Sardegna, Acropolis, Finlandia e Nuova Zelanda) e 2 con Mikko Hirvonen (Giappone e Galles) che permisero alla casa di Detroit di vincere il secondo titolo consecutivo chiudendo la stagione a quota 212 contro i 183 dei rivali transalpini.

### Rotto un digiuno che durava da 10 anni

Dopo ben dieci stagioni di digiuno senza titoli e quattro anni senza successi, la squadra di Malcolm Wilson non si aggiudicava una gara iridata dal settembre 2012 quando in Galles vinse Latvala, la M-Sport ha iniziato la stagione 2017 subito alla grande vincendo il Rally di Montecarlo con Sébastien Ogier, con Ott Tanak ottimo terzo.

Il team inglese è passato così in testa al mondiale costruttori sin dalla prima prova iridata, dominando un po' a sorpresa la stagione contro tre case ufficiali (Citroen, Hyundai e Toyota) che disponevano di budget decisamente più consistenti. Un segnale inequivocabile di come sia fondamentale



# toria che sa di favola

per arrivare ai successi l'organizzazione, la qualità e l'esperienza. Il titolo marche è arrivato in Galles con una gara d'anticipo grazie alle 5 vittorie ottenute, due da Ogier (Montecarlo e Portogallo) e Tanak (Sardegna e Germania) ed una da Elfyn Evans (Galles), che hanno conquistato complessivamente la bellezza di 18 podi in stagione ed un totale di 398 punti. Decisive in questo quarto titolo Ford sono state le prestazioni della Fiesta Wrc Plus, una vettura solida e compatta rivelatasi sin da subito molto competitiva. Un progetto pienamente riuscito, che darà anche nel prossimo futuro delle sicure soddisfazioni al team di Cockermonth, che ora è entrato ancor di più a far parte della storia del campionato del mondo rally.

## M-Sport dal 1997 è Ford nei rally

Nella sede della M-Sport a Dovenby Hall, nell'estremità nord ovest dell'Inghilterra non lontano dal confine scozzese da cui dista solo una quarantina di km, vengono progettate e costruite di sana pianta dalla A alla Z, tutte le Fiesta da rally griffate Ford che vediamo abitualmente in gara. Ci lavorano circa 250 persone di 14 nazionalità diverse

## TUTTI GLI AVVERSARI A LEGGERE LA TARGA

**È il quarto titolo Marche approdato in casa Ford quello conquistato quest'anno dalle vetture di Malcolm Wilson. Le Fiesta Wrc Plus M-Sport quest'anno hanno ottenuto un totale di cinque vittorie (2 con Ogier, 2 con Tanak e una con Evans che in Galles ha ottenuto la sua prima vittoria iridata)**

nei più svariati settori, cioè telaistica, carrozzeria, motori, cambi, impianti elettrici e via dicendo, con una precisione addirittura maniacale del controllo di qualità. Vengono infatti riverificati al loro arrivo tutti i pezzi che arrivano dai fornitori esterni quali ad esempio i turbo e gli impianti frenanti. Ogni settimana in Cumbria viene prodotta una Fiesta R5, la vettura da corsa più venduta in assoluto degli ultimi decenni con i suoi oltre 200 esemplari sinora sfornati, che generano un giro d'affari di oltre 8 milioni di euro annui, mentre nella factory polacca di Cracovia sono state sinora oltre 100 le R2 già assemblate e vendute. Il team M-Sport è stata fondata dall'ex pilota inglese Malcolm Wilson nel 1997 diventando sin da subito partner ufficiale della Ford nel campionato del mondo sino alla fine del 2012, anno in cui la marca americana ha deciso di ritirarsi dal mondiale rally.

La partnership tra Wilson e la casa di Detroit visti i successi ottenuti è comunque continuata, tant'è che il suo team progetta e sviluppa nella factory di Dovenby Hall tutte le Ford Fiesta da rally in commercio, vale a dire la R2, la R5 e la Wrc Plus.

ha collaborato **Martin Holmes**

# Basso

## sempre in alto

**GIANDOMENICO SBANCA IL TER E CONQUISTA IL 4° TITOLO INTERNAZIONALE DI UNA CARRIERA MOLTO VINCENTE MA DOVE NON MANCANO I RIMPIANTI**

di **Daniele Sgorbini**

**G**iandomenico Basso ha conquistato, assieme alla vittoria al Rallye du Valais, il suo quarto titolo internazionale, che s'aggiunge all'Irc del 2006 e ai due allori continentali portati a casa nel 2006 e nel 2009. Dopo aver messo le mani sul Tricolore l'anno passato (unico a riuscire a interrompere l'egemonia di Andreucci, senza considerare il 2013 quando il toscano corse gran parte della stagione con la piccola R2), il pilota veneto fa suo il TER al primo tentativo. A quarantaquattro anni l'ex ufficiale Abarth, che in Brc ha trovato una seconda giovinezza, continua a vincere dentro e fuori i patrii confini.

**- Qual è il segreto?**

«Mah, a dire il vero – si schermisce – non è che ci sia 'sto gran segreto. Più che altro continuo a lavorare in modo molto meticoloso, cerco di impegnarmi nel raggiungere gli obiettivi che mi pongo. Di certo l'esperienza mi aiuta a gestire al meglio le diverse situazioni, è difficile che qualcosa mi sorprenda del tutto».

**- Quattro anni in Brc, dove hai trovato diversi elementi ex Abarth. È stato un po' come tornare a casa?**

«Proprio come tornare a casa no, però mi ha fatto molto piacere ritrovare persone con le quali in passato ho lavorato bene, che hanno condiviso con me momenti emozionanti ma anche difficili. Con l'ingegner Rizzo, con Palmitesta, con Cali mi sono sempre trovato a mio agio. Tra di noi c'è stima, c'è fiducia, ci sono sintonia ed amicizia: questi sono aspetti fondamentali per me, se ho attorno le persone giuste e si crea un clima che funziona, riesco davvero a rendere al meglio. E poi la Brc è una grande squadra, per questo sono grato a Costamagna e Fissore, che mi hanno sempre fatto sentire parte della famiglia».

**- Arrivati a questo punto, l'uomo e lo sportivo possono già fare un bilancio: che valutazione dai alla tua carriera?**

«Per ora il bilancio è positivo, ma c'è margine per migliorare ancora. Quindi come direbbe un mio pic-

colo amico: bene ma non benissimo...».

**- Il che, per inciso, significa che ha ancora parecchia fame?**

«Si parecchia. La passione è quella di sempre».

**- Rimpianti?**

«Uno solo, che in realtà ne riassume tanti. Ed è quello di non aver avuto la possibilità di correre nel Mondiale, come invece è stato per Ogier, Mikkelsen, Meeke, Neuville, Loeb, Duval, Hanninen, Sordo: tutta gente contro cui ho corso (riuscendo anche a batterli in più di un'occasione, ndr) nell'Europeo, nell'Irc o nel Mondiale Junior. Ecco, mi sarebbe piaciuto avere le loro stesse opportunità e giocarmi le mie carte nel giro iridato. Ma non è andata così e ormai l'ho accettato».

**- In vent'anni di corse ti sei scontrato con almeno due generazioni di piloti: quali sono stati quelli che ti hanno fatto più sudare?**

«Nelle competizioni non si è da soli, bisogna sempre vedersela con qualcuno e nei rally questo vale ancora di più, perché in quelli moderni ogni gara può fare storia a sé e può avere il proprio specialista. In tutti i campionati e nelle singole gare ho incontrato piloti tosti e decisamente bravi. Se devo fare dei nomi non posso che pensare ad Andreucci, ma anche a Galli, Travaglia, Scandola, Rossetti

e a tutti quelli nominati prima che ora corrono nel Mondiale».

**- Chi invece secondo te avrebbe potuto fare bene e poi si è perso?**

«Mah, mi viene da pensare che Anton Alen avesse buone possibilità. Peccato che sia uscito dal giro. Tra i nostri invece direi Alessandro Bettega: un talento vero, che avrebbe meritato migliori opportunità».

**- Ma tra tutte le macchine che hai guidato, ce n'è una che davvero ti è rimasta nel cuore?**

«Di sicuro la Fiat Cinquecento del Trofeo, perché è stata la macchina che mi ha permesso di imparare tanto: le basi vengono tutte da lì. E poi, se posso aggiungere altre alla lista, allora ci metto anche

**VITTORIA FIRMATA HYUNDAI I20 R5 BRC**

Con la Hyundai i20 R5 della Brc, Basso ha vinto al Rally du Valais ipotizzando la vittoria nel TER, emergente serie nella quale sono ricomprese diverse gare-icoma del Vecchio Continente

**MI SAREBBE PIACIUTO AVERE LE STESSA OPPORTUNITÀ DI MOLTI EX RIVALI E CORRERE NEL WRC**

**GIANDOMENICO BASSO**





IL PALMARES

**Irc**  
2006

ABARTH - GRANDE  
PUNTO S2000

**Erc**  
2006-2009

ABARTH - GRANDE  
PUNTO S2000

**Cir**  
2007

ABARTH - GRANDE  
PUNTO S2000

2016

BRC - FORD FIESTA R5

**Ter**  
2017

BRC - HYUNDAI I20 R5

Dopo aver fatto saltare il banco nel Tricolore 2016, la premiata ditta Basso&Granai ha messo le mani sulla vittoria del TER



la Fiesta RRC, perché la macchina era molto bella e assai divertente da guidare e la Fiesta a Gpl per la sfida che ha rappresentato e versa la quale anche io all'inizio ero leggermente scettico».

- Che impressione ti ha fatto questo TER, che peraltro non è ancora finito, visto che farà tappa a fine novembre a Montalcino, con il Tuscan Rewind?

«Decisamente si tratta di un bel campionato, con belle gare, alcune che non avevo mai fatto, impegnative e ben organizzate. Luca Grilli, assieme ai suoi collaboratori, ha fatto un buon lavoro».

- Al primo impatto con la Hyundai sei rimasto un po' disorientato, tanto era diversa rispetto alla Fiesta. Poi come è andata?

«È piuttosto diversa rispetto alla Fiesta, inizialmente un po' più difficile da portare al limite. Il motore è potente ed ha una bella erogazione. Mi piacerebbe continuare per poterla sviluppare, perché credo ci sia un buon margine di miglioramento. Quest'anno abbiamo corso senza fare test e con l'obiettivo di vincere il titolo: vi assicuro che non è stato poi così facile...».

- Un occhio al Cir, da campione in carica, lo avrai buttato: quanto hanno pesato, nel decimo scudetto di Andreucci, gli errori dei suoi avversari? Tu



IL CIR 2107 È STATO  
COMBATTUTO.  
ANDREUCCI,  
PEUGEOT E PIRELLI  
HANNO MERITATO  
IL TITOLO

GIANDOMENICO BASSO



sai bene che per batterlo non gli si può concedere nulla.

«È stato un bel campionato, realmente combattuto. Alla fine Paolo, Peugeot e Pirelli hanno meritato il titolo. Campedelli è andato forte, peccato abbia commesso degli errori. Umberto non è sempre riuscito ad esprimersi come avrebbe voluto, ad avere sufficiente costanza nelle prestazioni».

- Quanto ti è pesato non esserci?

«Non mi è pesato affatto, anzi. La possibilità di correre all'estero è stato uno stimolo in più, un motivo d'orgoglio».

- Adesso la risposta vera, please...

«Ma no dai, al limite è stata una mezza bugia. All'inizio un po' mi è pesato, poi però abbiamo comunque fatto una gran bella stagione».

- A proposito, che ne pensi delle regole in cantiere per il prossimo anno? I rally diventeranno ancora più corti.

«Non ho ancora capito come saranno le gare del Tricolore Rally nel 2018. Certo che se vengono ulteriormente accorciate questo non è positivo. Non ne conosco le motivazioni, ma secondo me bisognerebbe fare tutto il possibile per distinguere e valorizzare quello che è il principale campionato nazionale». ●



**L'ISOLA CHE C'È**  
Una Hyundai i20 Wrc  
immersa nell'ambiente  
del Rally dell'isola d'Elba  
che torna nel Tricolore

# Bentornata isola d'Elba

**IL TRICOLORE RITROVA LA GLORIOSA GARA E NON PERDE  
SAN MARINO E ADRIATICO. IL SALENTO RIENTRA NEL CIR**

**R**etromarcia clamorosa, la scorsa settimana, della Giunta Sportiva dell'Acì, che ha deciso di non accogliere le proposte della Commissione Rally, in base alle quali il Cir 2018 avrebbe dovuto contare solo sette gare, con il Rally d'Italia Sardegna al posto di Adriatico e San Marino. Un'ipotesi che aveva già messo in agitazione gran parte del circus del Tricolore, con Scandola e la Skoda sul piede di guerra e gli organizzatori delle due gare destinate a retrocedere che già masticavano amaro. Invece, proprio in extremis, ecco la svolta: "La Fia ha fissato la data del 22 luglio per il Rally di Roma Capitale - spiega Marco Rogano direttore generale di Acisport - e con questa data obbligata ci saremmo trovati nella condizione di avere un'interruzione del Cir fino a ottobre. Così abbiamo riconsiderato la questione, chiedendo agli organizzatori dell'Adriatico se fossero disposti ad accettare la data del 23 settembre". Nel puzzle di date, dunque, il San Marino si correrà nel fine settimana del 1 luglio, Roma in quello del 22 luglio e l'Adriatico il 23 settembre. Die-

tro la decisione di lasciare tutto immutato, però, ci sarebbero anche altre ragioni: la questione pneumatici da impiegare nel WRC2, categoria in cui sarebbero rientrate le top car del Tricolore in gara al Rally d'Italia, era ancora sul piatto, così come la fortissima protesta di chi si riteneva danneggiato da questa decisione, con Skoda Italia Motorsport in testa, la cui presenza nel Cir 2018 con una sola gara su terra sarebbe stata in discussione. Pareva insomma che tutto dovesse cambiare e invece nulla cambierà.

Anzi, l'Adriatico che era pronto a essere retrocesso nel Terra, si ritroverà addirittura promosso, visto che alla gara marchigiana è stato assegnato il coefficiente 1.5, per incentivare la partecipazione alle gare su terra. Confermato anche il coefficiente maggiorato per il Due Valli, così che gli ultimi due appuntamenti del Cir saranno probabilmente quelli decisivi. Il Rally d'Italia resta - per ora - nel calendario del Terra, ma potrebbe anche uscirne per fare posto al Tuscan Rewind.

*Daniele Sgorbini*

## LE GARE TITOLATE NEL 2018

### CAMPIONATO ITALIANO RALLY

25 marzo	Ciocco
15 aprile	Sanremo
6 maggio	Targa Florio
27 maggio	Elba
1 luglio	San Marino
22 luglio	Roma Capitale
23 settembre	Adriatico (coeff. 1.5)
14 ottobre	Due Valli (coeff. 1.5)

### CAMPIONATO ITALIANO RALLY ASFALTO

25 marzo	Ciocco
15 aprile	Sanremo
6 maggio	Targa Florio
27 maggio	Rally Elba
22 luglio	Roma Capitale
14 ottobre	Rally Due Valli (coeff. 1.5)

### CAMPIONATO ITALIANO WRC

29 aprile	Mille Miglia
3 giugno	Salento
24 giugno	Marca Trevigiana
26 agosto	Friuli Alpi Orientali
15 settembre	San Martino di Castrozza
21 ottobre	Como (coeff. 1.5)

### CAMPIONATO ITALIANO RALLY TERRA

22 aprile	Liburna Terra (coeff. 0.75)
13 maggio	Nuraghi (coeff. 1)
10 giugno	Italia Sardegna (1ª tappa) (coeff. 2)
1 luglio	San Marino (coeff. 1.5)
23 settembre	Adriatico (coeff. 1.5)
28 ottobre	Nido dell'Aquila (coeff. 0.75)
25 novembre	Tuscan Rewind (coeff. 1) riserva

# IndyCar

## scatta la nuova era

DOPO UN 2017 POSITIVO ED ESALTATO DALLA VITTORIA DI NEWGARDEN, LA SERIE USA PUNTA L'ATTENZIONE SUL MERCATO E IL RINNOVAMENTO DEL PACCHETTO TECNICO SULLA DALLARA DW12

di [Marco Cortesi](#)





**L**a nuova era dell'IndyCar è già iniziata. La serie guidata da Mark Miles ha chiuso un 2017 positivo in termini di risultati mediatici e di spettacolo, con numeri in aumento e ben 10 vincitori diversi a far da apripista all'atteso rinnovamento del pacchetto tecnico. Soprattutto, la vittoria finale di Josef Newgarden ha dato a tutti il protagonista a stelle e strisce tanto cercato per il rilancio, e i test delle Dallara DW12 con i nuovi aerokit comuni sono stati finora molto positivi. Dopo le prove con due sole vetture in pista, guidate da Oriol Servià e Juan Pablo Montoya, anche i piloti "full time" della serie hanno avuto una prima presa di contatto che ha visto confermare le buone impressioni già emerse. In particolare, è stata apprezzata la performance in scia, dove si evidenzia meno perdita di carico aerodinamico. In generale, ci si aspetta che la riduzione della downforce prodotta dalle ali porti a più spettacolo e all'esaltazione delle doti di guida dei protagonisti.

Ma l'IndyCar vuole anche migliorare il prodotto da altri punti di vista. Mai come nella stagione appena terminata, tante gare sono state influenzate dalle safety car e dal fatto che, per sicurezza, i box vengano chiusi quando si avvia una neutralizzazione. La ratio della norma è chiara: impedire che i piloti prendano dei rischi per "avventarsi" nei box al momento più propizio, ovvero quello che va dal "blocco" delle posizioni fino al raggiungimento della safety-car da parte del gruppo. Tuttavia, ciò favorisce enormemente i piloti che,

per fortuna o (più raramente) per intuito, effettuano la loro sosta prima delle "gialle". Ancora non è chiaro come si possa cercare di implementare una soluzione: magari, si partirà lasciando sempre aperti i box sui tracciati più larghi, ma dirigenti dell'IndyCar sono anche stati ad Austin in occasione

#### UN IDOLO

#### A STELLE E STRISCE

**Con il trionfo di Josef Newgarden, l'IndyCar ha ritrovato finalmente il protagonista a stelle e strisce tanto cercato per il rilancio di una serie che quest'anno ha avuto ben 10 vincitori diversi dentro a una stagione davvero molto combattuta**

del Gp degli Stati Uniti di F1 proprio per analizzare il sistema di Virtual Safety Car, che rappresenta un'alternativa. Sarà comunque difficile cambiare la situazione dato che le safety-car sono per il pubblico fonte di show oltre che parte della tradizione. Si è pensato di eliminare il sistema push-to-pass, ma anche in questo caso si è rinunciato: avrebbe privato il pubblico di un sistema molto ben riuscito e più "naturale" del Drs per incrementare il numero dei sorpassi: c'è molta ricerca in termini di regolamentazione sportiva, ma la direzione è quella di ponderare bene anche gli effetti sulla spettacolarità e sull'imprevedibilità delle corse.

#### Ed Jones nuova "star" da Ganassi

I team si sono comunque preparati al 2018 con uno dei mercati più frizzanti degli ultimi anni ma, nonostante i nuovi aerokit abbiano ridotto i costi attesi per la stagione, non c'è stata una corsa alla spesa. Roger Penske, dopo aver spostato Helio Castroneves in Imsa, sembra deciso a mantenere (a meno di colpi di scena) tre vetture contro le 4 degli ultimi anni, mentre Chip Ganassi ha "tagliato" le due vetture supportate dagli sponsor personali dei singoli piloti. Sulla squadra di casa Honda sono girate buona parte delle voci e delle congetture. Ganassi ha quindi lasciato andare per la loro strada Max Chilton e Charlie Kimball, e si è messo alla ricerca di un sostituto per Tony Kanaan che, al termine di una stagione difficile, caratterizzata anche da qualche errore di troppo, non si è visto rinnovare il contratto. Prima è stato provato Felix Rosenqvist, che è come Scott Dixon gestito da Stefan Johansson: lo svedese, ex campione del Fia F3, è legato però già da un contratto con Mahindra per la Formula E. Poi si è andati alla ricerca di un'alternativa, trovata in Brendon Hartley, rimasto a piedi per il ritiro della Porsche in LMP1. Messo sotto contratto due mesi fa, il neozelandese ha ritrovato la via della F1: si dice che Ganassi l'abbia ceduto... a caro prezzo. A sorpresa, si è così deciso di dare una possibilità



inattesa a Ed Jones. 22enne inglese nato a Dubai, Jones ha vinto nel vecchio continente l'European Formula 3 Open 2013. Poi, si è legato al team Carlin per la prima esperienza della scuderia nell'Indy Lights. Grazie ad una buona seconda stagione, che l'ha visto firmare 2 vittorie e molti piazzamenti a podio, ma soprattutto con uno sfacciato gioco di squadra nell'ultimo round dell'anno, ha vinto il titolo 2016 guadagnandosi il bonus da un milione di dollari per l'IndyCar. Poi, con qualche supporto personale, ha effettuato il salto a tempo pieno al team Coyne nella categoria di punta. La sua stagione 2017 è stata coronata da un 3° posto alla 500 Miglia di Indianapolis, e da altri 4 piazzamenti in top-10. Sicuramente, Jones non è quel nome di pregio che tutti si aspettavano da Ganassi, ma si è comportato molto bene nel suo anno da rookie e il vulcanico team principal deve aver visto qualcosa in lui oltre magari ad un piccolo budget per affidargli una vettura così importante nella storia della squadra e della serie. C'è poi anche qualche sospetto che si tratti... di una soluzione temporanea in attesa della scadenza di un altro contratto.

**Schmidt punta al salto di qualità**

Intanto, Dale Coyne si è arrabbiato, avendo perso un pilota con cui a voce si era già accordato, ma è impossibile chiedere di rinunciare alla ad una chiamata del genere. Viceversa, Kanaan correrà per l'AJ Foyt Racing. Il brasiliano, ormai quasi a fine carriera, metterà la sua esperienza a disposizione della scuderia ormai diretta da Larry Foyt, nel tentativo di migliorare un'annata difficile. Pare che, grazie ad un munifico accordo di sponsorizzazione, Kanaan possa trovare come compagno un connazionale, Matheus Leist, vincitore di tre appuntamenti in Indy Lights (compreso quello di Indianapolis). Peccato per Conor Daly, unica luce nel 2017 della scuderia. Il simpatico americano è stato messo a piedi e costretto a



Sotto, Rossi e sopra Helio Castroneves che dopo tanti anni di militanza si appresta a lasciare la serie per andare a correre in Imsa

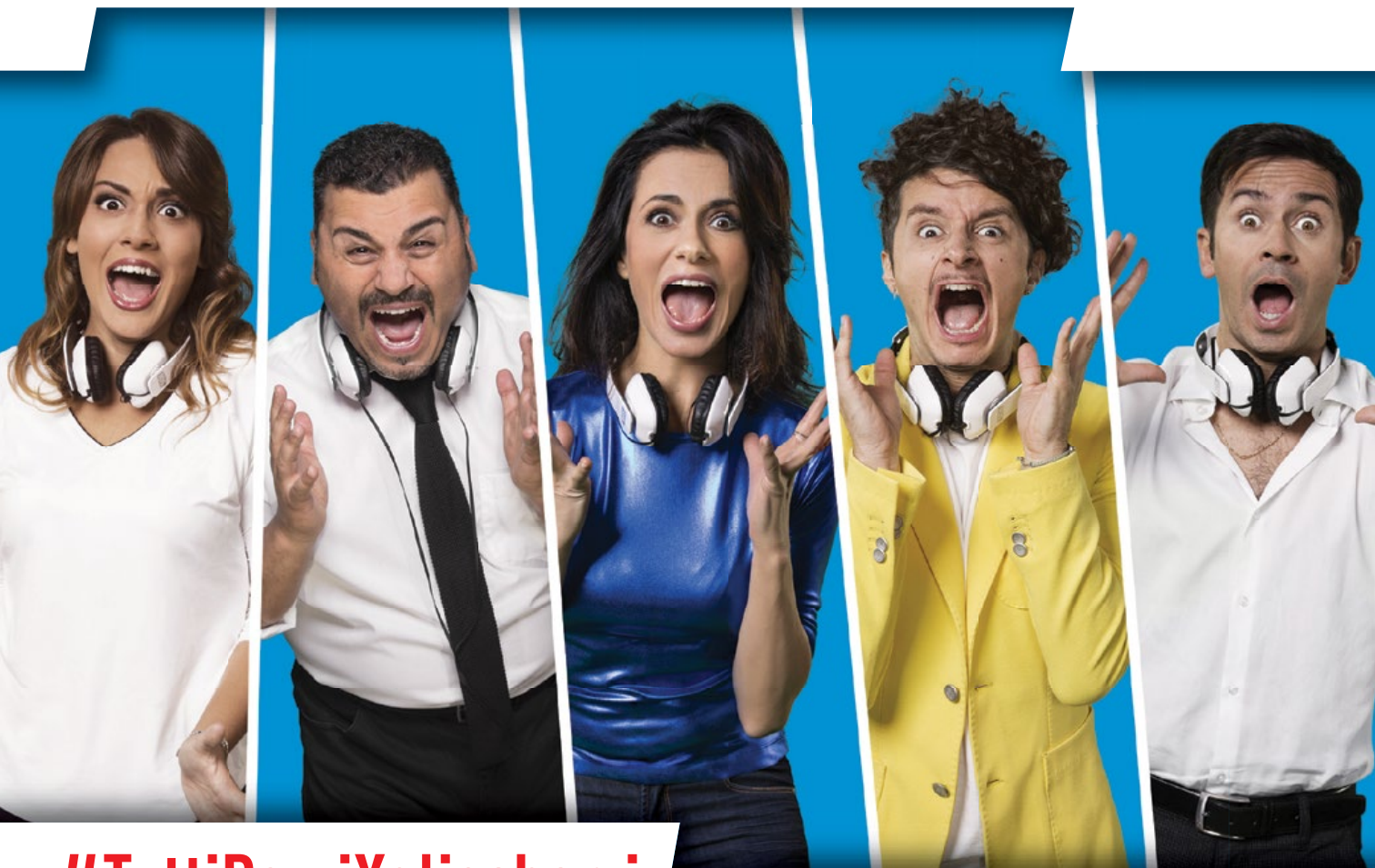
guardarsi attorno: Coyne o Carpenter (ma solo per gli stradali) le possibili destinazioni dato che, pur essendo figlio dell'ex pilota di F.1 Derek Daly e figliastro del presidente dell'Indianapolis Motor Speedway Doug Boles, non ha budget a disposizione e necessita di accordi di sponsorizzazione "veri". Si è già messo al sicuro il team Schmidt Peterson. Oltre a confermare James Hinchcliffe, vincitore di una gara quest'anno e notoriamente molto apprezzato da sponsor e pubblico, Schmidt si è assicurato i servizi di Robert Wickens. Connazionale e migliore amico di Hinchcliffe, il 28enne canadese è in arrivo dal Dtm dove ha deciso di anticipare l'addio della Mercedes. Campione di F.Bmw e Wsr, sostituisce Mikhail Aleshin al termine di una stagione al di sotto delle attese. Inoltre Schmidt e Peterson hanno ottenuto un upgrade da Honda, e riceveranno il massimo supporto dalla casa nipponica per tentare il salto di qualità.

**Si scommette anche sui giovani**

Se per i campioni della categoria, addio di Castroneves a parte, si è scelta la continuità, da Andretti si punta sui giovani. Insieme agli inamovibili Ryan Hunter-Reay e (per motivi diversi) Marco Andretti, ci saranno il confermatissimo Alexander Rossi, ancor più ricercato e apprezzato dopo la sua prima vittoria su stradale a Watkins Glen, insieme Zach Veach. Il 22enne di Stockdale Ohio ha sempre mostrato un buon potenziale nelle categorie addestrative pur senza mai riuscire a vincere un titolo. Inoltre, ha un carattere brillante: ha pubblicato nel 2011 un libro di auto-aiuto per adolescenti e preso parte a diverse campagne per la sicurezza stradale. Con una quinta vettura potrebbe poi arrivare Jack Harvey mentre si aspettano le mosse di Trevor Carlin. Secondo le informazioni dell'estate oltre a Chilton, da tempo legato alla scuderia, ci si attendeva Charlie Kimball, ma la mancata partenza del team Andretti verso i colori Chevrolet ha creato qualche difficoltà per chi mirava ai "leasing" Honda. A breve si saprà come verrà gestita la cosa, anche se Kimball sembra sicuro, in un modo o nell'altro, di essere al via full-time nel 2018. Altre novità sono attese dal team Harding, con Gabby Chaves, e Juncos, con Kyle Kaiser finora vincolato ad un programma part-time. Ultimo ma non meno importante il calendario. Dopo le sostanziali conferme per il 2018, con l'eccezione di Watkins Glen, sostituita dallo storico ritorno a Portland, manca solo l'ufficialità per l'approdo a Mexico City in sostituzione del Mondiale Endurance. ●



# OGGI LO SCHERZO FALLO TU!



## #TuttiPazziXglischerzi

**ASCOLTACI DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ  
DALLE 5 ALLE 9  
PER UNA SVEGLIA DA URLO.**

Vuoi fare uno scherzo divertente ad un parente, un amico o un collega?  
Rossella Brescia, Sergio Friscia, Barty Colucci, Francesca Manzini e Claudio Cannizzaro sono pronti ad aiutarti!



Proponi subito il tuo scherzo: vai su **RDS.IT/TUTTI-PAZZI-PER-RDS**

# Venturini toro scatenato

DOPO 10 ANNI DI CORSE GIOVANNI VINCE IL PRIMO TITOLO IN CARRIERA SBANCANDO SU LAMBO IN GT OPEN. E SPIEGA: «PENSAVO FOSSE PIÙ FACILE. È STATA DAVVERO TOSTA»

di Dario Lucchese

**G**ente come Daniil Kvyat e Carlos Sainz, almeno una volta se l'è messa dietro. Poi Giovanni Venturini è diventato "grande", ha fatto delle scelte (più o meno obbligate) e preso una strada ben diversa da quella dei suoi colleghi. Dieci anni di corse, tra karting, monoposto e Gran Turismo: un traguardo che ha tagliato proprio nel 2017 e lo ha fatto festeggiando il suo primo titolo. Quel titolo che è anche il secondo di fila conquistato dalla Lamborghini in un campionato di sicuro prestigio come l'International Gt Open, dopo che la scorsa stagione a centrare il successo era stata la coppia dell'Orange 1 Team Lazarus formata da Thomas Biagi e Fabrizio Crestani. Un titolo che Venturini ha ottenuto, con la Imperiale Racing, nell'ultima gara del conclusivo appuntamento di Barcellona, sullo stesso circuito che appena un mese prima aveva laureato campioni della Blancpain Gt il tedesco Christian Engelhart e gli altri italiani Mirko Bortolotti e Andrea Caldarelli, tre dei cinque "factory driver" della Casa di Sant'Agata Bolognese, assieme a Marco Mapelli e allo stesso Venturini. A compiere un vero e proprio capolavoro negli ultimi tre appuntamenti dell'Open, sono stati proprio Mapelli e Venturini. Una rincorsa che hanno iniziato assieme dopo la pausa estiva, quando si è deciso di sdoppiare gli equipaggi della squadra emiliana per avere maggiori chance di vittoria. Biagi, che aveva fatto coppia con Venturini nei primi quattro dei sette round totali, ha proseguito con Raffaele Giammaria. Mapelli è invece salito sulla vettura numero 63, lo stesso che ha contraddistinto nel Blancpain Gt la Huracán di Bortolotti, Caldarelli e Engelhart. Alla fine la serie di Jesús Pareja, che da tempo è anche uno dei campionati di rife-





Con la Huracan del team Imperiale Giovanni Venturini ha terminato davanti a tutti in gara-1 nell'ultimo round di Barcellona dove Venturini assieme a Mapelli ha chiuso i giochi nella corsa al titolo Gt Open 2017

DALLE MONOPOSTO ALLE RUOTE COPERTE

## Nuova vita formato Gt

Il debutto di Giovanni Venturini nelle auto risale al 2009, quando si mette subito in evidenza ottenendo una vittoria nella F.Renault 2.0 tricolore e tre successi nella serie svizzera con il team Co2 Motorsport, chiudendo rispettivamente al terzo e secondo posto nei due campionati. L'anno seguente disputa con la Epsilon Euskadi la serie europea, vince a Magny-Cours e chiude quinto nella classifica generale. Nel 2011 è il turno dell'Auto Gp con la Durango; un'annata coronata dalle due affermazioni di Monza e Oschersleben. Nella stagione successiva affronta un doppio programma, dividendosi tra la F.Renault 3.5 con la Bvm Target e la Gp3. In questa categoria si lega al team Trident, con cui disputa il campionato anche nel 2013 ottenendo una vittoria a Silverstone (con Kvyat quarto e Sainz jr 13° proprio in quella occasione). Poi il passaggio alle ruote coperte ed il debutto nel Lamborghini Super Trofeo Europa. Da quel momento il giovane veneto entra ufficialmente nel programma giovani della Casa di Sant'Agata Bolognese, prendendo parte con la Huracán Gt3 al Blancpain Gt e al Campionato Italiano Gran Turismo. Quest'anno l'esordio nell'Open ed il suo primo titolo, l'ottavo della stagione per la Lamborghini.



rimimento della categoria a livello europeo, ha avuto un solo vincitore. Per Venturini, vicentino, 26 anni da compiere fra qualche settimana, è così arrivato il momento della definitiva consacrazione come pilota. La realizzazione di un obiettivo che solo qualche anno fa ha inseguito nella Gp3 e prima ancora in Auto Gp e nella F.Renault.

«Questa per me era la quarta stagione in Gt, dopo il debutto nel Lamborghini Super Trofeo nel 2014, quando sono entrato a far parte dello Young Drivers Program di Squadra Corse. La terza come pilota ufficiale Lamborghini Gt3 e anche il primo anno nell'Open. Nel 2016 avevo già corso con Imperiale, nel Campionato Italiano Gran Turismo, ma con un gentleman (Stefano Pezzucchi) e quindi poche velleità di ottenere il titolo. Quest'anno finalmente mi sono ritrovato, prima con Thomas e poi con Marco, in un equipaggio di punta. È stata una stagione difficile, ma tutta in crescendo».

**- Quale si è rivelato il momento decisivo di questo 2017?**

«La vera svolta si è avuta a Budapest, nel quarto appuntamento della stagione, quando è arrivata la prima vittoria

assieme a Biagi. Lì ho capito che c'era il potenziale per vincere il campionato. Prima di allora avevamo ottenuto sempre e solo dei podi. Questo successo mi ha fatto compiere uno scatto dal punto di vista mentale. Poi con Mapelli, che mi ha affiancato a partire da Silverstone, è stato subito feeling. Marco è un po' più aggressivo di me ed

è fortissimo nel giro secco. Io tendo ad essere leggermente più lento in qualifica, ma in gara riesco ad amministrare bene gomme e quant'altro. Delle caratteristiche simili e diverse al tempo stesso, che ci hanno compensato perfettamente. Con Biagi abbiamo invece una guida differente; lui preferisce una vettura più di sottosterzante, io invece l'opposto».

**- A proposito di compagni di squadra, negli ultimi anni ne hai cambiati tanti. Quanto è servito, per uno che come te arrivava dalle monoposto, avere a fianco dei piloti con un ottimo bagaglio di esperienza?**

«Nel 2015 ho corso nel Blancpain Gt Endurance con Bortolotti e Adrian Zaugg, di certo due compagni belli tosti. Questo è stato molto importante per me. Il tuo compagno è sempre il primo avversario, perché se è più veloce di te sei portato di conseguenza a migliorarti. Un grande stimolo, anche dal punto di vista psicologico, senza considerare che se cerchiamo di fare uno meglio dell'altro siamo portati a spingere insieme di più».

**- Quanto ti ha aiutato l'esperienza accumulata in questi anni?**

«Tanto per cominciare conoscevo già tutti i circuiti



## UNA STAGIONE IMPERIALE

Con la Lamborghini Huracan del team Imperiale, Giovanni Venturini ha conquistato il titolo in Gt Open. Quest'anno ha ottenuto due successi: il primo con Biagi in Ungheria e il secondo con Mapelli a Barcellona. Una vittoria che ha sancito la conquista del campionato

ti. Ma all'Estoril e a Barcellona vi avevo corso solo con le monoposto. Sono due cose differenti; cambiano le traiettorie, i punti di frenata, il modo di affrontare i cordoli. Con le formula hai tanto carico e puoi fare alcune curve in pieno; con le Gt hai un approccio diverso. Le ultime stagioni nelle ruote coperte sono state importantissime».

**- Quale livello hai trovato nel Gt Open?**

«All'inizio pensavo che fosse un campionato più facile. Invece, almeno per quanto riguarda i primi quattro o cinque, siamo al livello del Blancpain. Anche se a mio parere la Sprint Cup rimane in assoluto la serie più difficile, con 30 vetture alla via e 25 "ufficiali"».

**- Cosa ti ha portato, dopo anni di monoposto, a**



# Titolo con due vittorie e 4 podi

ECCO IL FILM DELLA STAGIONE DI VENTURINI CHE HA DIVISO L'ABITACOLO DELLA HURACAN PRIMA CON BIAGI E POI CON MAPELLI

**U**na stagione coronata da due vittorie e altri quattro podi, quella che ha portato Giovanni Venturini a conquistare il titolo dell'International Gt Open, inaugurata con il secondo posto messo a segno assieme a Thomas Biagi all'Estoril, nel primo appuntamento del calendario, benché con un BoP non proprio favorevole ed una brida sul motore da 38mm. Il successivo round di Spa è stato però quello più difficile. Per una serie di circostanze (una qualifica complicata per entrambi i piloti e l'handicap tempo che ci si portava dietro dal Portogallo), l'equipaggio della Imperiale Racing non è riuscito ad andare oltre il nono posto ottenuto in entrambe le gare. Al Paul Ricard, che era il circuito sulla carta più ostico, sono arrivati viceversa dei punti importanti, frutto di un secondo ed un sesto piazzamento finale.

Quindi la prima vittoria, prima dell'estate, sulla pista dell'Hungaroring. Un tracciato su cui Biagi e Venturini sono riusciti a sfruttare al meglio l'agilità della loro Huracán, traendo anche beneficio dalle disavventure degli avversari (leggesi il contatto che in gara-1 ha visto protagonista la Ferrari di Miguel Ramos a pochi minuti dallo scadere del tempo regolamentare). Da Budapest il binomio del team Impe-

riale Racing è tornato a casa nelle vesti di leader del campionato. Poi la scelta di sdoppiare gli equipaggi, che è costata però 15" di penalità da scontare nel successivo round di Silverstone.

In Inghilterra la Lamborghini si è comunque messa in evidenza come la migliore vettura del weekend. In gara-1 è arrivato infatti un secondo posto, dopo che Mapelli ha ottenuto nel primo turno cronometrato il diritto di partire dalla prima fila. Domenica, con 25" da scontare, sarebbe stato possibile chiudere terzi, ma si è optato per una tattica conservativa, poi tradottasi in un quarto posto che ha consentito di scaricare 15" di handicap per Monza, rimanendo comunque davanti nella classifica.

Leadership confermata dal secondo e sesto posto ottenuti sul tracciato brianzolo. A Barcellona, Venturini arrivava con un vantaggio di cinque punti sul binomio della Bmw composto da Fran Rueda e Victor Bouveng (tre considerando lo scarto da effettuare). Per Venturini e Mapelli era praticamente proibito sbagliare. Alla fine è andato tutto liscio e, pur senza prendere eccessivi rischi, nella prima gara è giunta la seconda affermazione stagionale cui ha fatto seguito il settimo posto di gara-2 ed il titolo. ●

## prendere la strada delle Gt?

«In tutte le categorie in cui ho corso, ho sempre ottenuto almeno una vittoria. Posso dire di avere fatto bene ovunque. Il salto nelle Gt è stato necessario. Senza sponsor e con le sole risorse della mia famiglia, non c'erano i soldi per il passaggio in Gp2 e mi sono ritrovato a piedi. Poi Ivone Pinton (numero uno del team Durango) mi ha invitato a svolgere un test sul circuito di Adria con la Gallardo del Super Trofeo. Ho fatto il record della pista e subito dopo mi ha contattato Giorgio Sanna, una persona alla quale devo davvero tanto. Da lì è partita tutta la storia con Lamborghini. Ricordo che l'inverno precedente ero a casa con i miei genitori e si parlava del futuro. La vera alternativa al-

**COL TITOLO  
CONQUISTATO  
SPERO DI AVERE  
MERITATO UN  
RINNOVO DA PARTE  
DI LAMBORGHINI**

**GIOVANNI VENTURINI**



le corse era ormai quella di andare a lavorare con mio padre, nella sua impresa edile. È stato in assoluto il momento più difficile».

**- Parlando proprio di futuro, che cosa ti riserverà adesso?**

«Con il titolo conquistato quest'anno, spero di avere meritato un eventuale rinnovo da parte di Lamborghini. Per quanto riguarda il 2018, vorrei ripetere l'esperienza nel Gt Open da campione, per provare ad ottenere il terzo titolo consecutivo per la Casa. Mi piacerebbe correre anche nel Blancpain Gt, disputare la 24 Ore di Daytona e magari rifare anche quella di Spa, visto che la mia partecipazione all'ultima edizione è sfumata solo all'ultimo». ●



# 6 Ore di Roma

## storia di lunga durata

**DA 27 ANNI SENZA INTERRUZIONI A VALLELUNGA VA IN SCENA L'APPUNTAMENTO CLOU DELL'ENDURANCE TRICOLORE**

di [Dario Lucchese](#)

**D**a 27 anni senza interruzioni di sorta, rappresenta uno degli appuntamenti "clou" dell'endurance tricolore. La 6 Ore di Roma che si disputerà il prossimo fine settimana sul circuito di Vallelunga, si ripropone come l'evento di chiusura dei campionati del Gruppo Peroni Race e sarà anche il quinto e ultimo round della 3 Ore Endurance Champions Cup. Aperta a differenti tipologie di vetture, la gara capitolina vedrà contemporaneamente al via Turismo (Silver), Gt (Gold) e Sport (Bronze), con quest'ultime riammesse nello schieramento a partire dal 2014 dopo sei

anni di assenza, pronte ancora una volta ad ambire alle prime posizioni assolute. L'utilizzo delle gomme Hankook, obbligatorie per tutti in luogo delle Pirelli impiegate nel 2016, rappresenta l'unica vera novità. Le aspettative sono di avere uno schieramento di oltre 20 equipaggi. Benché al momento in cui scriviamo l'elenco iscritti sia ancora in fase di definizione, a fare registrare il maggior numero di adesioni sono state proprio i Prototipi e le Gran Turismo. A vincere la scorsa edizione fu la Ligier JsP3 dell'Eurointernational divisa da Davide Uboldi, Giorgio Mondini

e Andrea Dromedari. Un successo che la squadra di Antonio Ferrari potrebbe puntare a "bissare" anche quest'anno. Identica vettura per la Af Corse, che dovrebbe scendere in campo con il danese Mikkel Jensen, l'esperto Piergiuseppe Perazzini e Marco Cioci, il quale ha già scritto ben cinque volte il proprio nome nell'albo d'oro della gara. In forse l'Oregon Team, che potrebbe presentarsi con la Norma M30 con cui quest'anno ha fatto il proprio esordio nella Elms; la squadra di Jerry Canevisio e Giorgio Testa dispone anche delle R.S.01 sulle quali nel 2016 si è rivisto in azione Robert Kubica.

Una Ligier LmP3 invece per Radical Gp e Bhk Motorsport, già presenti a Imola lo scorso settembre. Proprio sul circuito del Santeramo a imporsi sono stati Ivan Belarosa e Guglielmo Belotti, primi nella 6

La 6 Ore di Roma che infiammerà il prossimo week end a Vallelunga lo scorso anno è stata vinta dalla Ligier JsP3 con Uboldi, Mondini e Dromedari. Sotto a destra, la Ferrari di Moissev-Fischella e Cioci e in basso, la Porsche Autorlando della Bossini family



AL SABATO VA IN SCENA LA CONTESSA RISERVATA ALLE VETTURE TURISMO

## Endurance 2.0 sfida totale

Turismo a tutto spiano nel weekend di Vallelunga. Oltre alla confermata partecipazione nella 6 Ore di Roma nella classe Silver (tra i "big" sono attesi Filippo e Massimo Zanin con la Bmw M3 V8 della Promotorsport), diverse saranno le vetture fino a 2 litri turbo e 3.2 aspirate al via della Endurance 2.0. L'appuntamento che si disputa il sabato della classica capitolina, giunge alla sua sesta edizione e completa un programma già ricco. Prove libere, qualifica e la gara della durata di due ore (con due soste obbligatorie di quattro minuti ciascuna da effettuare) si svolgeranno il sabato, con equipaggi da uno a tre piloti, gomme anche in questo caso Hankook (eccezion fatta per le vetture in configurazione "monomarca", che monteranno gli pneumatici contemplati nello specifico regolamento della serie) e un elenco iscritti che al momento raggiunge una trentina di unità. All'interno della stessa gara saranno attese le Mini, Seat e Mitjet che animano i rispettivi campionati, oltre alle Rs 1.6 turbo della Clio Cup Italia per le quali è stato istituito in collaborazione con la Michelin un "Trofeo Invernale". Sia la Endurance 2.0 che la 6 Ore di Roma verranno trasmesse in streaming sul sito internet [gruppoperonirace.it](http://gruppoperonirace.it).

Ore del 2015 con la Wolf Tornado e pronti a riprovarci con i colori dell'Avelon Formula. Con una biposto Wolf Gb08 Cn2 è atteso il terzetto della Lp Racing formato da Luca Pirri Ardizzone, Niccolò Cuneo e Filippo Magnoni; gli ultimi due sono ancora in lizza per la conquista del titolo di classe del campionato di durata, pagando 15 punti e mezzo dal leader Francesco Malavasi e quattro in meno nei confronti di Tony Mastroberardino. All'appello ha risposto presente anche la Emotion Motorsport, tra le cui fila ci saranno Davide Amaduzzi e Renato Leporelli.

Un'ulteriore identica vettura che porta il nome dello storico costruttore di F.1, verrà schierata dalla Duel Motorsport. Affollata la classe Gold, che vedrà tutti gli occhi puntati sulla Mercedes Amg Gt3 di Adrian e Manuel Zumstein, leader di campionato nella 3 Ore Endurance Champions Cup, per l'occasione affiancati dal padre Philipp. "Affare di famiglia" anche per papà Giacomo, Matteo e Paolo Bossini, in pista con la Porsche 997 Gt3 R dell' Autorlando Sport. Una vettura tedesca in versione Cup verrà schierata dal team Race Event per Pablo Biolghini, Piero Nichetti e Carlo Scarpellini. La

Composit sarà presente con una Ferrari 458 Gt3 sulla quale si daranno il cambio Maurizio Ceresoli ed il giapponese Satoshi Tanaka. Da definire l'eventuale partecipazione della Roal Motorsport con

una Bmw M6 e di Audi Sport Italia. Certamente invece la Bmw Z4 della Borusan Otomotiv. All'equipaggio vincitore andranno in premio tre orologi B.R.M. in edizione limitata. ●



# Il coraggio di Ra



**L**a statura minuta e la corporatura gracile possono ingannare solo per i primi istanti: basta davvero poco per scoprire quanto è "grande" Rachele Somaschini. Ha 23 anni, ma da sempre vive con intensità. Del resto, sa che al momento la sua aspettativa di vita è di soli quarant'anni, anche se i passi in avanti fatti dalla ricerca negli ultimi anni sono decisamente confortanti. Rachele è nata con una grave malattia degenerativa: la fibrosi cistica, che colpisce gli organi interni come polmoni e pancreas e porta all'impossibilità di respirare. Non esiste ancora una cura, e per questo Rachele ha ideato il progetto #CorrerePerUnRespiro: sia nei weekend di gara che nelle piazze delle principali città, la piccola, grande pilota apre gli sguardi su una realtà sconosciuta a molti ma che interessa 7.000 persone solo in Italia. Tutto questo senza mai perdere il sorriso: la sua voce è fresca e allegra, e i suoi occhioni

**SONO CRESCIUTA COL MITO DI SCHUMI. SONO MOLTO LEGATA A ZANARDI E HO TIFATO ROSBERG**

**RACHELE SOMASCHINI**

”

espressivi trasmettono sempre una grande gioia di vivere. È come se apprezzasse all'ennesima potenza tutto quello che le succede intorno. Positiva, dinamica, curiosa. E si vede che è felice di cimentarsi nello sport che più ama: l'automobilismo. Dopo gli esordi nel Civm, dal 2015 è approdata in pista, con la Mini Cooper S. Lo scorso anno ha vinto il titolo e da questa stagione corre con la più prestazionale Mini John Cooper Works Pro. Non solo: nel Civm si è piazzata 2<sup>a</sup> nel Gruppo RS Plus, nella classe RSTB 1.6 Plus e nell'under 25, vincendo la Coppa Dame. E nel Tivm ha vinto nel suo gruppo. Non paga, sarà al Monza Rally Show insieme ad Alessandra Benedetti, che nel 2014 ha navigato Robert Kubica fino alla vittoria.

**- Che cosa ti ha fatto scattare la passione per i motori?**

*«Sono cresciuta in una famiglia molto vicina ai mo-*

# chele

LA SOMASCHINI RACCONTA: «SONO NATA CON LA PASSIONE PER LE CORSE E ANCHE CON LA FIBROSI CISTICA: SENSIBILIZZARE LA GENTE SU QUESTA MALATTIA È UN'ESIGENZA». #CORRERE PER UN RESPIRO È LA SUA MISSION. CON LA MINI SI DIVIDE TRA PISTA E SALITA

di Fiammetta La Guidara



tori. L'Autodromo di Monza è a due passi da casa mia e mio papà ha iniziato a partecipare a qualche gara quando io avevo 4/5 anni. Ad avvicinarmi al motorsport è stata anche la grande amicizia con Arturo Merzario che ha spesso diviso l'abitacolo con mio padre e con cui abbiamo condiviso anche molte vacanze oltre ad essere sempre ospiti dei suoi eventi. Ho avuto anche un passato da motociclista, a 14 anni sfrecciavo per la città con un Motard 50 cc che poi si è trasformato in 125cc a 16 anni ed infine una Naked 690 a 18».

**- Da piccola avevi un pilota preferito?**

«Sono cresciuta con il mito di Schumacher e della Ferrari, ultimamente però ho tifato per Rosberg. Oltre all'abilità alla guida, mi soffermo più sul lato umano dei piloti. Un'altra persona a cui sono legata è Alex Zanardi, che ammiro a 360 gradi. Essere premiata da lui lo scorso anno al Mugello credo sia

## E ORA CORRERÀ IL RALLY DI MONZA

La vita da corsa di Rachele Somaschini si sviluppa tra pista e gare in salita. Ma non paga adesso di presenterà al via del Rally di Monza che correrà assieme ad Alessandra Benedetti dopo aver navigato nel 2014 Robert Kubica nel rally dell'autodromo



## IL CORAGGIO DI RACHELE

«... stato il più grande trofeo della mia vita».

**- Quando e come hai mosso i tuoi primi passi nel motorsport?**

«A 18 anni, subito dopo aver preso la patente in tempi record, avendo già passato l'esame di teoria per la moto 125, mi sono data da fare per riuscire a staccare la licenza sportiva, che sono riuscita ad ottenere nonostante la patologia che ho dalla nascita. Ho fatto qualche incursione "ufficiosa" in pista nel 2012 ma il vero debutto è stato a Monza, un anno dopo, alla Coppa Intereuropa, in coppia con mio papà con cui mi sono alternata alla guida di una Giulietta Sprint».

**- Qual è stata l'accoglienza che hai ricevuto?**

«La Coppa Intereuropa era a pochi giorni dall'esame di maturità ma i miei compagni di classe non hanno rinunciato a venire a fare il tifo in pista insieme a tanti amici che erano ancora più emozionati di me al pensiero che avrei davvero corso nel

Tempio della Velocità.

Ricordo ancora i ripassi di gruppo nel paddock di Monza in vista della terza prova d'esame del lunedì successivo! Qualche voce fuori dal coro nel paddock c'è sempre, ma credo di essermi fatta più amici che nemici».

**- Il tuo approccio alle corse è stato come ti aspettavi?**

«La parte più difficile della prima gara credo

sia "la preparazione" alla stessa. A partire da quando indossi la tuta, sali in macchina e stringi le cinture. Da quando sei legato a quando scatta il via ci sono un milione di emozioni da tenere a bada, quindi la gara in sé poi sembra quasi una passeggiata. Per me è stato così e continua ad esserlo. Ho anche imparato a farmi scivolare addosso qualche critica di troppo e a prendere in considerazione quelle costruttive che mi aiutano a crescere. Alla fine, il concetto di una grande famiglia è stato confermato. Prima lo vedevo da spettatrice, quando era mio papà a correre, ora ci sono io, con la famiglia che mi segue ovunque e una famiglia allargata che trovo nei paddock degli autodromi, nei parchi assistenza e nei paddock delle cronoscalate».

**- Qual è stata finora la tua più grande soddisfazione?**

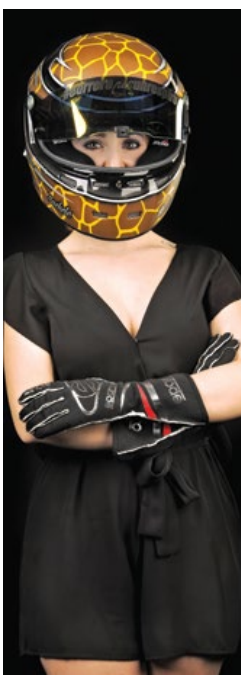
«L'affetto delle persone che mi accolgono ad ogni gara. A partire dagli organizzatori, gli altri piloti, gli appassionati e i tifosi. Soprattutto in salita, ho sempre un tifo pazzesco. A volte mi fermo incredula a chiedermi se stiano davvero aspettando me».

**- E la tua peggior delusione?**

«Le persone negative, irrispettose delle fatiche ed i sacrifici altrui e senza mai documentarsi su cosa ci possa essere dietro».

**- Oltre a correre, hai una importante mission: come concili le tue attività?**

«Le due cose sono imprescindibili: sono nata con la passione per i motori ma anche con la fibrosi cisti-



ca. Sensibilizzare le persone su questa malattia che ancora oggi è molto diffusa ma ancora poco conosciuta è un'esigenza, non solo mia ma di tutti quelli che come me aspettano speranzosi una cura. Nella sfortuna, la malattia in me si è manifestata, fino ad oggi, in modo meno aggressivo rispetto a tanti altri coetanei che invece a 23 anni hanno una realtà ben diversa dalla mia, che passano più tempo in ospedale che a casa o che hanno già dovuto affrontare un trapianto di polmoni. Per questo, finché avrò le forze per essere in prima linea, continuerò a portare avanti quest'opera di sensibilizzazione e di raccolta fondi a favore della Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica, la Onlus che svolge il ruolo di agenzia Nazionale per la ricerca scientifica sulla malattia genetica grave più diffusa».

**- Quali sono i danni della fibrosi cistica?**

«Colpisce molti organi, soprattutto polmoni e pancreas. Il danno ai polmoni determina la qualità e la durata della vita e che, alla fine, porta all'impossi-

L'AFFETTO DELLE  
PERSONE  
CHE MI ACCOLGONO  
A OGNI GARA È LA  
SODDISFAZIONE  
PIÙ GRANDE

RACHELE SOMASCHINI





bilità di respirare. I portatori sani in Italia sono circa due milioni e mezzo: uno ogni 25 persone e che incontrando un altro portatore può generare un figlio malato. Al momento, per la fibrosi cistica non c'è guarigione e chi soffre di questa malattia ha un'aspettativa media di vita che si avvicina ai 40 anni, guadagnati a prezzo di pesanti cure giornaliere».

**- Quali accorgimenti devi usare prima di una gara?**

«La fibrosi cistica ti impone cure metodiche quotidianamente, quindi un lato debole è la stanchezza che accumulo nei week end di gara per il fatto che devo dedicare almeno quattro ore al giorno alle terapie e fisioterapia respiratoria. In gara il problema principale è il caldo. Il mio sudore, alla nascita, è risultato con una concentrazione di sodio 4 volte più alto del normale. E' facile disidratarsi a determinate temperature. Il mio obiettivo è di mantenermi 'fresca' fino all'ultimo, per entrare in macchina con tutti gli accorgimenti disponibili sul mercato: dagli spray al mentolo, fino al sottotuta refrigerato. A fine gara mi aspetta una collezione di integratori...».

**- Quanto sei riuscita a raccogliere finora per la ricerca?**

«Fin da prima di iniziare a correre sono sempre stata volontaria della Fondazione: in Piazza con i banchetti dei ciclamini, le uova di Pasqua, i panettoni per Natale.... Lo scorso anno, con l'avvento del progetto collegato al motorsport da me ideato e chiamato #CorrerePerUnRespiro abbiamo raggiun-

### HA VINTO LA COPPA DAME NEL TRICOLORE SALITE

Con la Mini John Cooper Works Pro, quest'anno Rachele ha corso nel Civm dove si è piazzata al 2° posto tra le Racing Start Plus, nella classe RSTB 1.6 Plus e nell'Under 25 vincendo la coppa Dame

to la quota di 20.000 euro netti grazie ai vari gadget, adesivi ed eventi collaterali alle gare e visto il successo riscontrato ho deciso di proseguire anche quest'anno spinta dal grande affetto e solidarietà riscontrati. Tutti i fondi andranno a sostenere il progetto Task Force for Cystic Fibrosis promosso in sinergia con l'Istituto G. Gaslini e l'Istituto Italiano Tecnologia».

**- Qual è stata la risposta degli altri piloti nel paddock alla tua iniziativa?**

«La maggior parte dei piloti conosce bene la mia storia e mi sostiene costantemente. Alcuni hanno attaccato l'adesivo sulla macchina e non l'hanno più tolto per dirmi che sono sempre al mio fianco!».

**- Che cosa significa per te essere donna in un mondo prevalentemente maschile come questo?**

«Fortunatamente prima di me ci sono state altre ragazze che hanno "aperto la strada" e con alcune di loro sono molto legata. Dal punto di vista dell'immagine è più semplice

avere un'opportunità di apparire, ma alla fine devono seguire i risultati, altrimenti l'apparire diventa un boomerang».

**- Cosa fai nel tempo libero?**

«Se nella mia agenda c'è uno spazio libero trovo immediatamente qualcosa da fare. Ma appena ho un po' di tempo, scappo in palestra ad allenarmi. Grazie ad Enrico Bruscia che mi segue sotto il punto di vista atletico da circa un anno, ho visto dei notevoli progressi».

**- Cosa ti piacerebbe fare il prossimo anno a livello agnostico?**

«Qualcosa che mi incuriosisce e che potrebbe legare perfettamente alla mia "mission" è sicuramente un campionato ad emissioni zero, ma il mondo dei rally mi ha sempre affascinato e, dopo cronoscalate e pista, vorrei provare anche quell'ambito».

**- Oltre all'impegno come pilota, stai muovendo i primi passi con RS Team. Quali sono i progetti?**

«RS Team nasce come un team familiare, dove un pilota si possa sentire a casa, pensando solo a guidare. Abbiamo mosso i primi passi ad inizio 2017, ma a breve saremo pronti a supportare altre iniziative, come i corsi di guida per le aziende, sempre sostenendo la Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica».

**- Hai un sogno nel cassetto?**

«Chi ha la passione dei motori sogna sempre di poter vivere di motorsport. Io prima di tutto sogno di poter vivere a lungo e quindi di poter dire un giorno di aver sconfitto la malattia». ●

IO SOGNO DI POTER VIVERE A LUNGO E QUINDI DI POTER DIRE UN GIORNO DI AVER SCONFITTO LA MALATTIA

RACHELE SOMASCHINI



Per chi volesse fare una donazione per la ricerca sulla malattia della quale è affetta Rachele Somaschini, queste sono le coordinate: **Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica**  
IBAN: IT 27EO 2008 1171 8000 1021 34939  
Causale: **CorrerePerUnRespiro**



# Salite

di Gianluca Marchese

## febbre da prototipo

**I**l 2017 delle cronoscalate ha fatto esplodere definitivamente la "febbre da prototipo". La chiusura di un cerchio iniziato dieci anni prima, quando l'arrivo nelle salite delle vetture formula e in particolare delle F3000 sembrava preludere a una crisi, se non definitiva almeno "strutturale", del parco auto per eccellenza della specialità.

L'idea, semplice e allo stesso tempo rivoluzionaria, che poi segnò il solco, quella di "spostare" la questione, cioè di costruire dei prototipi che fossero monoposto e non più solo biposto, permise invece di riequilibrare molto presto i valori in campo e soprattutto di liberare ulteriori possibilità di sviluppo. Alla fine negli anni sono state le formula a dover "resistere", con definitiva arresa appunto nella stagione conclusasi a fine ottobre con la vittoria di Omar Magliona e la Norma-Zytek ad Alghero. Proprio la Norma M20 Fc è stata la prima barchetta a raggiungere i livelli dell'Osella. Magari pure la Wolf avrebbe il potenziale, ma al momento in salita non si è del tutto compiuto. In ogni caso era bastato a David Hauser per convincerlo a lasciare una Dallara ex Gp2. Fra le monoposto a ruote coperte sono spesso protagonisti nelle parti alte della classifica

**LE MONOPOSTO  
A RUOTE COPERTE  
HANNO ORMAI  
COMPLETAMENTE  
RUBATO LA  
SCENA ALLE  
FORMULA.  
ECCO PERCHÉ**

pure le Gloria (grazie soprattutto a Federico Liber) e nelle varie classi dei gruppi E2 e Cn non manca certo la varietà di modelli, che fra gli altri comprendono telai marchiati pure Radical, Ligier, Cms, Elia Avrio e perfino Lobart, Gisa e Tatuus, in qualche sporadica apparizione. Insomma, i prototipi hanno "sconfitto" (almeno per ora) le formula.

Il 2017 parla chiaro. In tanti li hanno scelti fra ritorni, esordi e prospettive. E queste scelte hanno pure coperto quasi per intero l'arco delle classi disponibili. Impossibile citare tutti, ma un caso emblematico è quello che ha riguardato Diego Degasperri e



Samuele Cassibba, ovvero i protagonisti del duello che ha coinvolto le rispettive vetture formula quando si sono sfidati per la vittoria della classe 2000 nel Civm 2016. Quella battaglia premiò Cassibba jr. sulla F.Master e il rivale trentino si è ripresentato nella stessa classe in questa stagione, vincendola, ma tornando pure al volante dell'Osella Fa30 in ben 3 occasioni (con 3 podi assoluti). Il giovane Samuele ha invece optato subito per un passaggio definitivo nei prototipi, dove è stato esordito assoluto, e nel 2017 ha annunciato la preparazione di una nuova Pa30 Mugen: «*Rispetto alle formula è tutta un'altra guida - racconta il pilota siciliano -, è come fossi salito per la prima volta su un'auto da corsa! Dopo qualche inconveniente siamo riusciti a disputare Caltanissetta e Giarre, che abbiamo utilizzato come gara-test. Per noi è stato il primo step in ottica 2018, quando proveremo a lottare dalla prima gara, anche se abbiamo bisogno di fare ancora esperienza. Rappresentiamo anche una diversità, visto che siamo gli unici motorizzati con un Mugen preparato da Armaroli per il quale è previsto uno sviluppo durante la prossima stagione. Siamo soddisfatti e con gli Zytec ce la giochiamo».*

Proveniente sempre dalla classe 2000 delle monoposto, pure Franco Bertò ha lasciato le formula per salire su una Norma, mentre una delle sorprese più in mostra del Civm è stato Luca Caruso. Il pilota catanese si è rivelato convincente protagonista sia sul modello Prosport sia su quello Sr4 della Radical e con una seconda parte di stagione da incorniciare è andato a prendersi la coppa della classe E2Sc-1600. Come Caruso, anche Gianni Loffredo quest'anno ha scelto una 1600, nel suo caso un'Osella Cn1, con la quale ha disputato Morano, Ascoli, Fasano, Gubbio e Luzzi (4° assoluto). Così la spiega il driver salernitano: «*È una valida opzione che permette di correre con i prototipi anche a budget più accessibili. Resta una vettura formativa pur non risultando impegnativa come un Cn2. Sono rimasto soddisfatto di esperienza e risultati, soprattutto per la gara di Luzzi, dove la Sport ha funzionato in tutto e per tutto. Nel 2018 tornerò in Rs Plus con una Honda Civic Type-R però la Pa21 dovrebbe restare in Cn1 con un nuovo proprietario».*

Proprio il gruppo Cn nel 2007 sembrava destinato a una debacle storica, invece dieci anni dopo si è confermato fra i più combattuti, oltre a presentare numeri discreti (seppure non ai fasti di quando era la categoria regina, ma comunque superiori rispetto alla pista), diversi giovani (il tricolore Luca Ligato, Cosimo Rea e Andrea Bormolini in primis) e alcuni debutti particolari come quello di Antonio "O'Play" Migliuolo, in due occasioni sulla Cms-Honda di classe Cn2: «*Per me è stato tutto nuovo - spiega il campione italiano di Gruppo N - . Dopo un test a Magione, a Sarnano ho trovato la pioggia, mentre a Gubbio avevo iniziato a limare diversi secondi a manche».*

Non dovrebbe finire qui: «*Nel 2018 voglio disputare l'Europeo per vincere la Categoria 1 con la Mitsubishi, ma se avrò l'opportunità farò qualche gara in Cn in prospettiva 2019».* Le intenzioni ci sono tutte, tanto che Migliuolo ha già testato pure un'Osella e una Radical... ●



**È una categoria davvero effervescente quella dei prototipi nelle cronoscalate.**

**A sinistra, Migliuolo: il campione italiano di Gruppo N ha guidato la Cms-Honda di classe Cn2. In basso a sinistra, Liber. In alto Pezzolla, sopra Caruso, a destra Loffredo e in basso Cassibba**



## NASCE L'ITALIANO PROTOTIPI CON PROPULSORI MOTOCICLISTICI

# Tricolore motori da moto

Tra i fattori che hanno favorito i prototipi c'è stato anche quello delle motorizzazioni motociclistiche, sempre più in espansione e che, dopo le performance messe in mostra in particolare da Radical e Gloria, alla fine hanno convinto pure Enzo Osella a riservare un progetto ad hoc per questa tipologia di propulsori. Soprattutto la Pa21 JrB spinta dal Bmw di cilindrata 1000 condotta da Ivan Pezzolla, altro giovane che dalle Turismo quest'anno si è calato nell'abitacolo di una Sport, è stata spesso protagonista di vertice non solo nella propria classe. Il prossimo anno la lotta sarà però ancora più specifica e aperta fra i vari piloti che, facendo un semplice gioco di parole, avranno scelto i "motòtipi": per il 2018 la federazione ha appena istituito il Campionato italiano Prototipi con motore motociclistico, che probabilmente rappresenterà la più grande novità sportiva in un calendario che, in attesa dell'ultima conferma fra qualche settimana, vede il ritorno nel Civm di Luzzi e del Nevegal al posto di Reventino e Vallecamonica.



# Cecotto

## affari di famiglia

**JOHNNY SENIOR SI RACCONTA E SPIEGA IL SUO RAPPORTO CON I FIGLI JOHNNY JR. E JONATHAN CHE HANNO SCELTO LA STESSA STRADA DEL PADRE MA SOLO SULLE QUATTRO RUOTE**

di **Dario Lucchese**

**I**l suo nome appare spesso accanto a quelli dei leggendari Mike Hailwood e John Surtees. Assieme a loro Johnny Cecotto è stato uno dei tre piloti che, dopo avere vinto un titolo nelle moto, sono passati in Formula 1. Nato in Venezuela da genitori friulani, oggi ha 61 anni e tre figli: Julie, la più piccola, poi Johnny Jr. e Jonathan, di 28 e 18 anni. Gli ultimi due hanno voluto percorrere la stessa strada del padre; il primo in monoposto, l'altro nelle Gt. Del resto anche Cecotto Sr. ha cominciato a correre seguendo papà Giovanni. Gli inizi nelle due ruote. Poi la conquista del Mondiale 350 nel '75, l'esordio in auto, una breve ma brillante parentesi in monoposto e infine le ruote coperte. Nella sua carriera si è spesso incrociato con personaggi straordinari, come Ayrton Senna, che fu suo compagno di squadra alla Toleman nell'84, Michael Schumacher e Stefan Bellof. Non sempre sono dei bei ricordi. Tra le pagine più scure, quella dell'incidente di Brands Hatch. Johnny Alberto Cecotto di Caracas ripercorre a ritroso tutte le tappe, cominciando dal suo nuovo "ruolo" di padre in pista. Gli abbiamo chiesto come è cambiato il suo approccio alle corse.

«Sicuramente è cento volte più difficile seguire i miei figli che fare il pilota. Cercare di trasmettergli la mia esperienza non è affatto un compito scontato. Con gli anni il mondo dell'automobilismo è cambiato parecchio, ci sono sempre nuove categorie e non è semplice arrivare ad alti livelli. Oggi gli aiuti per correre e gli sponsor sono fondamentali ed è sempre più complicato trovarli».

**- Tra Johnny Jr. e Jonathan in chi ti rivedi maggiormente?**

«È molto difficile fare un confronto tra me e loro. L'unica volta in cui abbiamo corso insieme io e Johnny Jr. è stato a Vallelunga nel 2010, nel Super Trofeo Lamborghini-

ni, ottenendo due vittorie. Il mio sogno è quello di disputare una gara tutti e tre, però bisogna fare in fretta a realizzarlo, perché non è detto che da qui a qualche anno possa essere ancora in forma. Johnny Jr. ha ovviamente molta più esperienza, ma entrambi sono velocissimi. Tutti e due hanno iniziato con il kart. Jonathan ha corso in monoposto un solo anno, anche perché avevamo già visto quali sono le difficoltà ad inseguire la chimera della Formula 1. Johnny Jr. tre anni fa era quasi riuscito ad arrivarci; poi gli appoggi che avevamo dal Venezuela, per la situazione in cui versa il paese, sono venuti a mancare. Per il futuro è tutto da vedersi. Con Jonathan abbiamo deciso che forse era meglio tentare da subito la strada delle ruote coperte e così è stato».

**- Quali consigli dai ai tuoi figli?**

«Per la verità non molti e quando lo faccio adotto sempre parecchia cautela. So di avere tanta esperienza nella preparazione e messa a punto della vettura, ma cerco di rompere le scatole a loro e al team il meno possibile. Interferire col lavoro degli inge-

gneri può creare inizialmente un rapporto difficile. Però, pian piano, cerco di guadagnarli la loro fiducia e di dare anch'io una mano per arrivare a quello che è l'obiettivo comune di migliorare».

**- Tra i tuoi tempi e oggi cosa è cambiato**





Nella foto Johnny Cecotto Sr. oggi assieme al figlio più piccolo Jonathan, protagonista quest'anno nel Lamborghini Super Trofeo Europa in cui ha fatto un'apparizione a Monza (foto in basso) anche il fratello Johnny Jr.

#### nelle corse?

«Oggi correre non è facile, neppure con le Gt. Il livello e di conseguenza i costi sono alti dappertutto. Anche quando corro io le cose non erano semplici, specialmente quando si era agli inizi. La differenza è che se riuscivi a dimostrare di avere talento e di essere un pilota veloce, era più semplice trovare qualcuno disposto a darti una mano d'aiuto. Adesso ci sono tante persone che arrivano già con tanti soldi e si fanno strada a scapito di chi deve fare invece tutta la trafila. Anche per questo i piloti non posso parlare ed esprimere quello che pensano; una volta c'erano personaggi come Piquet che potevano manifestare il loro temperamento. Vedi la scazzottata che Nelson ebbe con Eliseo Salazar. Per concludere, anche per

chi ha un nome alle spalle, come nel caso dei miei figli, trovare uno sponsor non è affatto scontato».

**- Alla pari di Surtees e Hailwood hai vinto più di un titolo, sia in moto che in auto. Come è avvenuto nel tuo caso il passaggio dalle due alle quattro ruote?**

**AI MIEI FIGLI  
SEMPRE POCHI  
CONSIGLI E  
QUANDO LO FACCIO  
ADOTTO GRANDE  
CAUTELA**

**JOHNNY CECOTTO SR**



«Ho iniziato con le moto a 16 anni, in Venezuela, seguendo mio padre Giovanni che era stato campione nazionale nel 1956, l'anno in cui sono nato. Lui aveva delle officine meccaniche e questo mi ha consentito di acquisire le giuste conoscenze tecniche. Negli anni Settanta ha cominciato a correre in auto e lo aiutavo a preparare la vettura. Ho disputato la mia prima gara nelle due ruote a 16 anni, nel '72. Eravamo a Barquisimeto. Sono partito stralultimo perché non so-

no riuscito ad accendere la moto e al primo giro davanti a me non c'era più nessuno. Da metà gara ho iniziato a recuperare fino a raggiungere il terzo posto, ma alla fine si è spezzata la catena e mi sono dovuto ritirare. Mio padre rimase positivamente impressionato, ma mi disse che avrebbe preferito aspettare che compissi 18 anni per aiutarmi a correre in macchina, che reputava essere meno pericoloso. Quando tornammo a casa però gli confidai di essere d'accordo con lui sul fatto di aspettare a debuttare in auto, ma che avrei voluto nel frattempo continuare in moto. Dopo altre due gare disputate con la mia Honda 750 privata, la Kawasaki Venezuela mi diede un mezzo per proseguire la mia carriera e in seguito ricevetti anche un appoggio dalla Yamaha. Nel 1974 vinsi il campionato nazionale e la stagione successiva feci il mio esordio nel Mondiale. L'obiettivo inizialmente era quello di disputare solo un paio di gare, perché il budget a disposizione non mi consentiva di fare di più. Nella

← prima, mi presentai sulla pista del Paul Ricard con dei mezzi che avevamo portato dal Venezuela e vinsi sia nella 250 che nella 350. Arrivarono subito gli sponsor dal Sud America e riuscii a portare a termine il campionato vincendo al mio esordio il titolo iridato».

**- Quindi il debutto in auto...**

«Mantenni fede a quanto avevo detto a mio padre. Debuttai subito in Formula 2. La prima gara avvenne a Silverstone nel 1980. In quell'anno disputai contemporaneamente la mia ultima stagione nel motomondiale. Mi ricordo che un weekend mi trovavo a Zolder con le moto e la settimana seguente ero a correre su quella stessa pista in auto».

**- L'anno della consacrazione?**

«Il 1982, anche se persi il titolo europeo proprio nell'ultima gara di Misano, a cui arrivavo con otto punti di vantaggio, mentre ce n'erano nove in palio per il vincitore. Siamo partiti con la pista bagnata ed il sole, ma al primo giro Bellof mi cacciò fuori. Stefan era un pilota molto veloce, ma come altri tedeschi aveva questa "mania" di buttare fuori gli altri. Mi capitò di nuovo con Schumacher, che nel '90 mi fece perdere il campionato Dtm; anche in quella occasione ero in testa alla classifica e ci giocavamo tutto nell'ultima gara di Hockenheim. Michael, che era uno dei piloti portati dalla Mercedes per cercare di conquistare il titolo, mi diede una botta bestiale alla prima curva. Rimasi in pista ed esposero la bandiera rossa, così ebbi la possibilità di salire sul muletto. A parte che era ovviamente una vettura differente da quella che avevo utilizzato durante tutto il weekend, per regolamento dovetti inoltre schierarmi in fondo allo schieramento. Partendo ultimo feci una gran rimonta, ma persi ugualmente il titolo che alla fine andò ad Hans Stuck con la Audi, nonostante alla ripartenza un'altra Mercedes provò a metterlo fuori alla Sachs curve».

**- Tornando al tuo anno di F.2, bisogna dire che ti permise comunque di approdare nella massima categoria.**

«Esattamente. A fine stagione mi chiamò infatti Morris Nunn, proponendomi di correre con la Theodore l'anno dopo. Purtroppo si trattava di una squadra giunta alla fine del proprio ciclo di vita, tant'è vero che non arrivammo a disputare gli ultimi Gran Premi».

**- Quali ricordi colleghi a quel periodo?**

«Diciamo che a Long Beach disputai una grande gara. Il venerdì ero addirittura quarto, ma sabato in qualifica toccai un muretto rompendo una sospensione e fui costretto a partire per ultimo. Però in ga-



UNA VOLTA  
IO E SENNA  
ABBIAMO AVUTO LA  
STESSA VETTURA  
IN UN TEST E FUI  
PIÙ VELOCE

JOHNNY CECOTTO SR

”

SUTTON-IMAGES.COM

ra riuscii a rimontare fino al quarto posto, prima di scivolare sesto per un problema al cambio. La macchina all'inizio dell'anno non andava male. La gara prima era quella del Brasile. Salii per la prima volta sulla vettura in quel weekend; prima di allora non avevo mai provato una F.1».

**- Poi cosa accadde?**

«Accadde che si fecero avanti diverse squadre. Tra queste la Toleman, che all'epoca usava il turbo della Hart e ambiva ad avere il Bmw, casa con cui io avevo stretto dei buoni contatti sin dal periodo della Formula 2. Purtroppo per me arrivammo ad un accordo, che si rivelò ben presto disastroso perché Senna aveva già firmato come primo pilota e il team aveva solo un motore nuovo. A me diedero naturalmente quello dell'anno precedente, che non aveva l'inie-

zione elettronica. Questo significava una differenza notevole in termini di prestazioni. Solo una volta io e Ayrton abbiamo avuto la stessa vettura, per un test a Donington, e in quella occasione fui un poco più veloce. Da quel giorno in avanti stentava quasi a salutarmi; diciamo che con quel test si è incrinato il nostro rapporto».

**- Eppure Senna ti definì uno dei suoi compagni di squadra più forti che ebbe durante tutta la sua carriera.**

«Ricordo che lo scrisse anche Autosprint. È vero che in una occasione, a Imola, io mi qualificai e lui no. A livello personale tra me e Ayrton all'inizio sembrava filare tutto liscio. Abbiamo fatto anche qualche viaggio in macchina insieme, ma da quel giorno a Donington è totalmente cambiato nei miei confronti. Alla fine ci si limitava



**HAMILTON MI HA  
ATTRATTO  
FIN DALL'INIZIO.  
MA AMMIRO  
ANCHE VETTEL  
E VERSTAPPEN**

**JOHNNY CECOTTO SR**



più niente. Dopo diversi interventi passarono 11 mesi prima di potere tornare al volante e lo feci con una Bmw 635 a Salsburgo».

**- Con quell'incidente iniziò anche una tua terza carriera, con le vetture Turismo.**

«Un anno dopo feci due gare, quella di Salsburgo appunto e Spa, in cui arrivai secondo. La stagione seguente mi contattò la Volvo convocandomi in fabbrica. In Svezia mi dissero che avrebbero avuto piacere che io corressi con loro nell'Europeo. Nell'87 passai in Mercedes e debuttai nel Dtm riuscendo a vincere quattro gare, ma ritirandomi in tutte le altre perché la vettura era nuova e aveva ancora parecchi problemi. Dall'89 in poi, per dieci anni, fui pilota ufficiale Bmw. Con loro al primo anno conquistasti il titolo italiano Superturismo e nel '93 quello del Gt tedesco; poi, nel '94 e '98, sempre in Germania, ancora il campionato Superturismo. Per due anni ho anche corso nella V8 Star vincendo sia nel 2001 che l'anno seguente. Intanto mio figlio grande ha cominciato a correre con i kart».

**- C'è un personaggio di oggi, nelle corse, che stimi particolarmente?**

«Un pilota che mi ha attratto fin dall'inizio è Lewis Hamilton, anche se negli ultimi anni mi è piaciuto un po' meno sotto l'aspetto del personaggio. Comunque ammiro molto la sua precisione di guida e la velocità. Assieme a lui ci metto Vettel e Verstappen».

**- Tornando indietro nel tempo, chi hai apprezzato di più tra i tuoi colleghi?**

«Mi piaceva molto Piquet, con cui strinsi una bella amicizia. Tuttora ci vediamo con piacere in giro per le piste, seguendo i nostri figli. Con la Bmw abbiamo corso assieme, disputando anche una 24 Ore di Spa e delle gare in Brasile».

**- Tu hai due figli che corrono. Jonathan è secondo nel Lamborghini Super Trofeo Europa. Cosa consiglieresti oggi a chi vuole iniziare?**

«Ovviamente ritengo opportuno fare giusta gavetta con i kart, un'esperienza che a me è mancata anche se mi sono adattato velocemente alla guida delle monoposto».

**- Tra moto e auto che affinità ci sono?**

«Penso che siano due cose completamente diverse. Anche per me passare da una specialità all'altra non è stato facile. Tra l'altro ero consapevole che con le moto avrei potuto continuare a vincere facilmente, invece le auto rappresentavano un po' un'incognita».

**- Quali erano le tue caratteristiche di pilota?**

«Il fatto di essere molto pignolo e costante, capace di mettere a punto la macchina e anche veloce».



In alto, Jonathan impegnato sulla Lamborghini. Sopra, l'incidente di papà Cecotto a Brands Hatch nell'84 e nella pagina a fianco Johnny Sr. sulla Toleman dietro al compagno Ayrton Senna. A sinistra, ai tempi delle moto e sotto sulla Theodore F.1 nell'83

SUTTON-IMAGES.COM



a "ciao, buongiorno e buonasera". Niente di più».

**- A Brands Hatch avvenne l'incidente che pose fine alla tua carriera in F.1. Cosa ricordi di quell'episodio?**

«Il team aveva cambiato il telaio a tutte due le vetture. Solo che io dovevo andare la settimana prima in Inghilterra per fare il "roll out", ma la mia macchina non era pronta. Lo fu solo il venerdì del weekend di gara. I meccanici finirono di lavorare alle 6 del mattino ed erano stravolti. Nel primo turno di libere completai un giro e mezzo; poi cedette qualcosa. Mi ruppi le due caviglie e un ginocchio e devo dire che mi andò anche bene. All'epoca c'erano le prime scocche in carbonio. Appena toccato il guard-rail la Toleman si disintegrò. Dal sedile in avanti non rimase

**A**l Mugello a fine settembre è andata in scena la terza edizione del Porsche Festival, la kermesse dedicata a piloti, possessori di vetture ed appassionati del marchio di Zuffenhausen. Un contenitore di eventi, con la penultima tappa della Carrera Cup come chicca ad ispirare tutti i porschisti nelle loro sessioni in pista con la vettura di proprietà. A dimostrare la crescita della manifestazione sono i risultati della parata. Quest'anno si è arrivati ad un "traffico" incredibile, con i numeri 2016 praticamente raddoppiati ed addirittura 528 macchine arrivate da tutta Europa schierate lungo il rettilineo di partenza. La lunghissima colonna, con file da tre vetture affiancate, arrivava fino alla Bucine, la curva finale del tracciato sui saliscendi delle colline toscane! Decisamente raggiungendo Pietro Innocenti, Direttore Generale di Porsche Italia: «Siamo riusciti a dare una visione a 360 gradi di quello che è la marca. Porsche ha molto da raccontare, abbiamo cercato di portare al Mugello il più possibile. E gratifica particolarmente il fatto di vedere numerose 4 porte che invece di solito tendono a stare lontano dagli autodromi. Siamo riusciti a coinvolgere tutti, con attività anche fuori dalla pista».

Lo spettacolo in pista non è mancato ma anche il paddock ha offerto uno spettacolo più unico che raro, visto che schierate in bella mostra a pochi metri l'una dall'altra erano esposte la 919 Hybrid che ha vinto l'ultima edizione della 24 Ore di Le Mans, la nuova 911 Gt3 Cup che verrà utilizzata nelle varie serie Carrera Cup nazionali (quindi anche in quella di casa nostra) dal 2018, ma soprattutto mostri sacri come la leggendaria 917 K, la 935 e le altrettanto rare 911 Gt1 e 993 Gt2.

In più, a collegare il passato di Porsche con il futuro anche agonistico, visto l'annunciato arrivo da Stagione 6 in Formula E, era presente nel paddock anche la Mission E, la concept car sportiva a trazione elettrica della Casa tedesca.

Ma per fare anche divertire i visitatori, oltre che far loro godere dell'azione in pista e delle vetture in mostra nel paddock, erano presenti numerose attività "collaterali". Come ad esempio i workshop tecnologici e le esposizioni tematiche di Porsche classiche. In più, gare in kart sul tracciato del "Mugellino", tavoli da ping-pong e la musica di Virgin Radio con Dj Ringo, notoriamente appassionato di motori.

Infine era presente per la prima volta anche il Porsche Approved, il programma dell'usato selezionato dalla rete ufficiale. Insomma, era possibile arrivare a piedi ed andarsene in macchina!

**Fulvio Cavicchi**



La carica delle 528 (!) Porsche allineate sul rettilineo del Mugello. Sotto, la nuova 911 per le prossime edizioni della Carrera Cup

# Porsche che festival!

**VERO E PROPRIO HAPPENING AL MUGELLO CON UN SERIE DI MANIFESTAZIONI E INIZIATIVE ALL'INSEGNA DELLA PASSIONE**





# Ecco il Drive-by-wire tecnologia multidisciplinare

**L'**idea di rimuovere i collegamenti meccanici fra i comandi dell'automobile e gli organi che fisicamente attuano le azioni non è certamente nuova.

Gli aeroplani ne sono un esempio: le connessioni meccaniche realizzate un tempo, tra la cloche di comando o la manetta e le sezioni alari, sono oggi sostituite da sensori (potenziometri e/o encoder) che inviano segnali elettrici a un computer che li elabora, trasmettendo così i segnali di attuazione ai diversi organi elettromeccanici. In diversi autoveicoli, i comandi di accelerazione, di sterzo o di frenatura sono inviati alla centralina elettronica che, dopo l'elaborazione, li trasmette ai rispettivi organi meccanici. Mentre in generale si parla di drive-by-wire, a seconda dell'applicazione il sistema potrà essere denominato brake-by-wire, per il sistema di frenatura, o di steer-by-wire, per quello relativo alla sterzata. La tecnologia drive-by-wire presuppone il "dialogo" tra sensori, sistemi elettronici e dispositivi elettromeccanici. Esso presuppone l'acquisizione di un segnale elettrico (fornito da un sensore), una sua elaborazione (ad opera di un processore), la trasmissione di un comando e quindi l'attuazione verso l'organo finale. In questa ottica la tecnologia drive-by-wire rappresenta l'ottimo connubio tra varie discipline ingegneristiche, andando dall'elettronica alla meccanica e dall'informatica

L'Unicusano Lab illustra il funzionamento del "dialogo" fra l'elettronica e la meccanica

alle telecomunicazioni. In un unico termine: mecatronica. Non esistono ancora auto completamente del tipo drive-by-wire, ma diverse aziende, già da anni, hanno proposto tale tecnologia con diversi prototipi. Tra questi si cita la concept-car Hy-Wire (Hydrogen Drive-by-Wire) che la General Motors ha presentato nel 2003, o la Ryuga, concept-car di Mazda del 2007. Sebbene queste appaiano come modelli del futuro, drive-by-wire rimane comunque una realtà dei nostri giorni. Il sistema più diffuso è il controllo del corpo farfallato dell'impianto di alimentazione. Infatti, molte auto nuove utilizzano un sistema di tipo drive-by-wire tra pedale dell'acceleratore e il corpo farfalla elettromeccanico. Il potenziometro sul pedale dell'acceleratore consente alla centralina di conoscere la posizione dello stesso e modulare così l'apertura della farfalla. Il sistema consente di migliorare i consumi e avere un controllo ottimale della trazione che si adatta alla particolare situazione di guida. La sicurezza certamente gioca il ruolo fondamentale nell'impiego della tecnologia drive-by-wire nelle nostre auto. Le autorità di vigilanza e controllo avvertono ancora come più sicuri i sistemi meccanici. Il futuro riserva pe-

rò sviluppi interessanti. La rimozione dei controlli di tipo meccanico porterà a una gestione diversa dello spazio e a una guida più confortevole, mentre la filosofia di veicoli privi di guidatore umano deve integrare sistemi sofisticati e sicuri che traggono origine proprio dalla tecnologia drive-by-wire. Da non sottovalutare il risvolto sociale della tecnologia drive-by-wire. Il sistema consente già oggi a persone che presentano difficoltà fisiche legate a una limitata capacità di movimento di poter comunque guidare un'auto in tutta tranquillità, senza dover dipendere da qualcuno per gli spostamenti e assicurando così una qualità della vita decisamente migliore. La potenzialità è ampia. Per loro natura, i sistemi drive-by-wire consentono una definizione personalizzata delle azioni in base alla tipologia di comandi che il singolo individuo potrà impartire, così da presentare una risposta alla guida identica a quella che si ha con persone normodotate. La vastità e importanza dell'argomento saranno lo spunto per continuare a parlare di questa tecnologia in ulteriori articoli futuri.

# Leclassefiche

## VELOCITÀ

### WEC

#### 6 Ore di Shanghai

Resoconto della gara a pag. 34  
Shanghai (Cin), 5 novembre 2017

**Assoluta:** 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050) 195 giri in 6.00'40"777 alla media di 176,823 km/h; 2. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919) a 1 giro; 3. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919) a 1 giro; 4. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050) a 7 giri; 5. Canal-Prost-Senna (Oreca 07) a 12 giri; 6. Lapiere-Menezes-Negrao (Alpine A470) a 12 giri; 7. Beche-Heinemeier-Hansson-Piquet (Oreca 07) a 13 giri; 8. Tung-Jarvis-Laurent (Oreca 07) a 13 giri; 9. Gonzalez-Trummer-Petrov (Oreca 07) a 13 giri; 10. Perrodou-Vaxiviere-Collard (Oreca 07) a 13 giri; 11. Rusinov-Roussel-Muller (Oreca 07) a 14 giri; 12. Cheng-Brundel-Gomdenny (Oreca 07) a 14 giri; 13. Rao-Hanley-Vergne (Oreca 07) a 14 giri; 14. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 25 giri; 15. Lietz-Makowiecki (Porsche 911) a 25 giri; 16. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488) a 25 giri; 17. Mucke-Pla (Ford GT) a 25 giri; 18. Thim-Sorensen (Aston Martin Vantage) a 25 giri; 19. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 25 giri; 20. Turner-Adam (Aston Martin Vantage) a 25 giri; 21. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 22. Al Qubaisi-Barker-Poster (Porsche 911) a 30 giri; 23. Ried-Cairol-Dienst (Porsche 911) a 31 giri; 24. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488) a 37 giri.

**Giro più veloce:** Buemi-Davidson-Nakajima in 1'45"892 alla media di 185,317 km/h.

**Il campionato:** 1. Bernhard, Bamber, Hartley 190 punti; 2. Buemi, Nakajima 158; 3. Davidson 143; 4. Jani, Tander, Lotterer 113; 5. Conway, Kobayashi 90,5; 6. Jarvis, Tung, Laurent 74,5; 7. Lopez 72,5; 8. Canal, Senna 66; 9. Negrao 58,5; 10. Menezes 58,5.

**Costruttori:** 1. Porsche 303 pun-

ti; 2. Toyota 249,5.  
**Gt:** 1. Pier Guidi, Calado 135 punti; 2. Makowiecki, Lietz 133; 3. Priaulx, Tincknell 127,5; 4. Rigon 113,5; 5. Bird 113; 6. Sorensen, Thim 98; 7. Turner, Adam 93; 8. Pla, Mucke 85; 9. Serra 79; 10. Derani 74.

**Costruttori:** 1. Ferrari 261 punti; 2. Ford 212,5; 3. Porsche 211; 4. Aston Martin 193.  
**GtAm:** 1. Lauda, Dalla Lana, Lamy 166 punti; 2. Cairol, Ried, Dienst 156; 3. Sawa, Griffin, Mok 147; 4. Castellacci, Flohr 94; 5. Barker, Foster 87; 6. Molina 82; 7. Wainwright 57; 8. Cioci, Scott, Cameron 50; 9. Qubaisi 18; 10. Parente, Katoh, Wee 16.

**Team LmGte:** 1. Af Corse 146 punti; 2. Porsche Team 133; 3. Chip Ganassi Ford 131; 4. Af Corse 117; 5. Aston Martin Racing 98.

**Team LmGte Am:** 1. Aston Martin Racing 172 punti; 2. Dempsey-Proton 162; 3. Clearwater 161.

## GT OPEN

Resoconto della gara sullo scorso numero

Montmeló (Spa), 28-29 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Venturini-Mapelli 37 giri in 1.10'25"810 alla media di 146,729 km/h; 2. Ramos-Mac (Ferrari 488) a 1"083; 3. Farnbacher-Farnbacher (Lexus RC F) a 7"475; 4. Bouveng-Rueda (Bmw M6) a 9"451; 5. da Veiga-da Costa (Bmw M6) a 10"675; 6. Biagi-Gianmaria a 12"731; 7. Postiglione-Engelhart a 15"170; 8. Songyang-Caldarelli (Ferrari 488) a 15"602; 9. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 33"477; 10. Balfe-Bell (McLaren 650 S) a 33"752; 11. Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG) a 34"732; 12. Perazzini-Cioci (Ferrari 488) a 36"682; 13. Basso-Figueiredo (Mercedes AMG) a 38"489; 14. Salikhov-Borisov (Ferrari 488) a 40"907; 15. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 42"872; 16. Ellis-Wilkinson (Audi R8 LMS) a 46"061; 17. Dunbar-Mowlem (Ferrari 488 GT3) a 46"664; 18.

Coimbra-Silva (Mercedes AMG) a 49"600; 19. Knoll-Gonda (Bmw M6) a 1'08"978; 20. Still-Scheuschner a 1 giro; 21. Hahn-Khodair (Mercedes AMG) a 7 giri (gli altri su Lamborghini Huracan Pro).

**Giro più veloce:** Bouveng-Rueda in 1'46"575 alla media di 157,242 km/h.

**Gara-2:** 1. Costa-Frommenwiler (Lexus RC F) 32 giri in 1.01'36"966 alla media di 145,053 km/h; 2. da Veiga-da Costa (Bmw M6) a 19"660; 3. Farnbacher-Farnbacher (Lexus RC F) a 15"330; 4. Biagi-Gianmaria a 15"811; 5. Bouveng-Rueda (Bmw M6) a 18"240; 6. Postiglione-Engelhart a 19"624; 7. Venturini-Mapelli a 30"474; 8. Witt-Meadows (Bentley GT3) a 33"093; 9. Ellis-Wilkinson (Audi R8 LMS) a 36"962; 10. Salikhov-Borisov (Ferrari 488) a 39"846; 11. Balfe-Bell (McLaren 650 S) a 40"591; 12. Perazzini-Cioci (Ferrari 488) a 41"103; 13. Hamaguchi-Liuzzi a 47"860; 14. Pierburg-Onslow-Cole (Mercedes AMG) a 53"131; 15. Knoll-Gonda (Bmw M6) a 56"702; 16. Still-Scheuschner a 59"507; 17. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 1'22"273; 18. Basso-Figueiredo (Mercedes AMG) a 1'32"290; 19. Coimbra-Silva (Mercedes AMG) a 1'33"148; 20. Songyang-Caldarelli (Ferrari 488) a 1 giro; 21. Hahn-Khodair (Mercedes AMG) a 3 giri; 22. Ramos-Mac (Ferrari 488) a 4 giri (gli altri su Lamborghini Huracan Pro).

**Giro più veloce:** Costa-Frommenwiler in 1'46"538 alla media di 157,296 km/h.

**Assoluta:** 1. Venturini 114 punti; 2. Rueda-Boueving 106; 3. Costa-Frommenwiler 98; 4. Biagi 92; 5. Mac-Ramos 90; 6. D.Farnbacher 77; 7. de Veiga 70; 8. M.Farnbacher 69; 9. Mapelli 56; 10. Bell-Balfe 53; 11. Postiglione 50; 12. da Costa, Fontana 41; 14. West-Ledogar 38; 15. Perazzini-Cioci, Gianmaria 34.

**ProAm:** 1. Bell-Balfe 82 punti; 2. Perazzini 65; 3. West-Ledogar 60; 4. Cioci 59; 5. Pierburg 57.

**Am:** 1. Coimbra-Silva 49 punti; 2. Basso 40; 3. Konrad-Hrachowina 34; 4. Moiseev-Rizzo 32; 5. Figueiredo 27.

**Team:** 1. Imperiale 100 punti; 2. Teo Martin 98; 3. Emil Frey 57.

## WTCC

Resoconto della gara sullo scorso numero

Motegi (Jap), 28-29 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Chilton 11 giri in 23'53"262 alla media di 133,5 km/h; 2. Ehrlacher (Lada Vesta) a 13"158; 3. Guerrieri (Honda Civic) a 15"288; 4. Björk (Volvo S60) a 15"846; 5. Bennani a 19"053; 6. Gleason (Lada Vesta) a 20"659; 7. Michelisz (Honda Civic) a 27"349; 8. Huff a 36"278; 9. Catsburg (Volvo S60) a 36"629; 10. Michigami (Honda Civic) a 37"104; 11. Girolami (Volvo S60) a 37"127; 12. Filippi a 37"748; 13. Coronel (Chevrolet Cruze TC1) a 40"107; 14. Richard (Chevrolet Cruze TC1) a 40"687; 15. Nagy (Honda Civic) a 42"683; 16. De Souza (Lada Vesta) a 54"402; 17. David Szabo (Honda Civic) a 1'08"185 (gli altri su Citroën C-Elysee).

**Giro più veloce:** il 5° di Chilton in 2'09"388

**Gara-2:** 1. Michelisz (Honda Civic), 9 giri in 22'17"924 alla media di 116,264 km/h; 2. Catsburg (Volvo S60) a 0"392; 3. Girolami (Volvo S60) a 1"798; 4. Guerrieri (Honda Civic) a 3"306; 5. Björk (Volvo S60) a 5"554; 6. Bennani a 6"196; 7. Ehrlacher (Lada Vesta) a 7"063; 8. Gleason (Lada Vesta)

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

11-12 novembre

GP DEL BRASILE

Mondiale F1 a San Paolo

www.autosprint.it

SUPER GT

8° round a Motegi

www.supergt.net

NASCAR

Sprint Cup a Phoenix

www.nascar.com

6 ORE DI ROMA

Endurance a Vallelunga

www.gruppoperonirace.it

## RALLY

10-12 novembre

SPECIAL RALLY CIRCUIT

Rally Circuit a Monza

www.vedovalcorse.com

CIRCUITO DEI CAMPIONI

Rally a San Marino

www.scuderiasanmarino.com

a 7"537; 9. Filippi a 7"911; 10. Chilton a 8"764; 11. Huff a 9"633; 12. Richard (Chevrolet Cruze TC1) a 11"544; 13. Coronel (Chevrolet Cruze TC1) a 12"472; 14. Nagy (Honda Civic) a 13"254; 15. De Souza (Lada Vesta) a 14"899; 16. David Szabó (Honda Civic) a 16"640 (gli altri su Citroën C-Elysee).

**Giro più veloce:** il 6° di Catsburg in 2'10"990 alla media di 131,945 km/h.

**Classifica:** 1. Björk 228,5 punti; 2. Michelisz 212; 3. Catsburg 209,5; 4. Monteiro 200; 5. Chilton 184,5; 6. Bennani 184; 7. Guerrieri 180; 8. Huff 142; 9. Girolami 110; 10. Ehrlacher 89,5.

**Costruttori:** 1. Volvo 720 punti; 2. Honda 696.

## EUROFORMULA OPEN

Resoconto della gara sullo scorso numero

Montmeló (Spa), 28-29 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. De Francesco (Carlin) 19 giri in 35'20"642 alla media di 150,144 km/h; 2. Vaidyanathan (Carlin) a 1"583; 3. Karkosik (RP) a 2"737; 4. Troitskiy (Drivex) a 5"150; 5. Colombo (Campos) a 5"598; 6. Drugovich (RP) a 6"799; 7. Fittje (RP) a 9"653; 8. Iorio (Campos) a 12"313; 9. Samaia (Carlin) a 15"042; 10. Vi-

vacqua (Campos) a 15"561; 11. Laaksonen (Campos) a 16"063; 12. Cardoso (Martin) a 17"331; 13. Florescu (Fortec) a 18"110; 14. Martinez (Martin) a 19"003; 15. Hahn (Drivex) a 22"054; 16. Pronenko (BVM) a 23"736; 17. Laurini (RP) a 26"130.

**Giro più veloce:** Karkosik in 1'40"139 alla media di 167,347 km/h.

**Gara-2:** 1. Drugovich (RP Motorsport) 17 giri in 28'34"697 alla media di 166,143 km/h; 2. Troitskiy (Drivex) a 0"260; 3. Vaidyanathan (Carlin) a 6"208; 4. Mawson (BVM) a 7"609; 5. De Francesco (Carlin) a 8"083; 6. Colombo (Campos) a 8"921; 7. Fittje (RP Motorsport) a 11"028; 8. Laaksonen (Campos) a 11"508; 9. Karkosik (RP Motorsport) a 12"723; 10. Vivasqua (Campos) a 23"884; 11. Florescu (Fortec) a 25"747; 12. Hingeley (Fortec) a 28"600; 13. Martinez (Martin) a 28"972; 14. Das (Campos) a 29"802; 15. Cardoso (Martin) a 30"059; 16. Samaia (Carlin) a 33"474; 17. Laurini (RP Motorsport) a 40"130; 18. Hahn (Drivex) a 40"956; 19. Pronenko (BVM) a 42"031.

**Giro più veloce:** Troitskiy in 1'40"076 alla media di 167,452 km/h.

**Campionato:** 1. Scott 340 punti;

## RALLY

## NUOVA VW IN ARRIVO

# Presto svelata la Polo R5

Il conto alla rovescia è quasi terminato. Fra poco più di tre settimane la Volkswagen svelerà al mondo la sua nuova arma da rally, la Polo Gti in versione R5. La vettura, progettata da Francois-Xavier Demaison, il "padre" della Polo Wrc che ha vinto otto titoli in quattro stagioni dal 2013 al 2016, farà il suo debutto nella seconda metà del 2018 ed è destinata a team e piloti "clienti", secondo la nuova tendenza inaugurata con la Golf Gti Tcr. In attesa della vettura vera, basata sulla sesta generazione della Polo, la Volkswagen ha diffuso un bozzetto della nuova Polo Gti R5. (s.r.)



## RALLY

## ANGELO GROSSI DEBUTTA

# Nel nome di papà Pucci

Angelo Grossi, diciottenne neopatentato figlio del compianto "Pucci", ha esordito con una Bmw 318i in un corso di pilotaggio di Graziano Rossi sulla flat track sterrata all'interno dell'autodromo di Misano sotto lo sguardo vigile e orgoglioso di mamma Sara Clerici, anche lei con un passato di pilota. «Chissà che presto non ci sia di nuovo un Grossi nei rally...»

il suo commento. Intanto, sul vetro della Bmw è apparsa una "P" accanto al nome di Angelo. Perché, quando guida sportivo, lui è Angelo "Pucci" Grossi... (l.t.g.)



LUMACHI

2. Troitskiy 222; 3. De Francesco 172; 4. Vaidyanathan 168; 5. Fittie 159; 6. Laaksonen 100; 7. Vivacqua 98; 8. Karkosik 98; 9. Iorio; 10. Florescu 45.

## PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara sullo scorso numero Città del Messico (Mex), 28-29 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Campbell (Fach Auto Tech) 16 giri in 30'11"627 alla media di 136,387 km/h; 2. Ammermüller (Lechner Msg Racing Team) a 1"868; 3. Olsen (Walter Lechner Racing Team) a 2"565; 4. Cammish (Lechner Msg Racing Team) a 3"217; 5. Andlauer (Martinet by Almeras) a 3"597; 6. Preining (Walter Lechner Racing Team) a 3"671; 7. Webster (Fach Auto Tech) a 3"975; 8. Pedersen (Mrs Gt-Racing) a 4"582; 9. Cullen (Lechner Racing Middle East) a 4"886; 10. Morin (Momo-Megatron Team Partrax) a 5"293; 11. Al Zubair (Lechner Racing Middle East) a 6"085; 12. Rees (Momo-Megatron Team Partrax) a 6"493; 13. Walilko (Olimp Racing by Lukas Motorsport) a 6"874; 14. Ashkanani (Mrs Gt-Racing) a 7"210; 15. Bauer (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 8"720; 16. Radcliffe (Idl Racing) a 12"119; 17. Pérez (Mrs Gt-Racing) a 12"469; 18. D. Di Amato (Dinamic Motorsport) a 13"069; 19. Creel (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 14"179; 20. Solieri (Fach Auto Tech) a 14"738; 21. Perfetti (Momo-Megatron Team Partrax) a 15"013; 22. Langer (Mrs Cup-Racing) a 15"981; 23. Berville (Martinet by Almeras) a 16"669; 24. de León (Mrs Gt-Racing) a 18"713.

**Giro più veloce:** di Campbell in 1'44"371 alla media di 148,455 km/h.

**Gara-2:** 1. Campbell (Fach Auto Tech) 16 giri in 28'00"377 alla media di 147,039 km/h; 2. Ammermüller (Lechner Msg Racing Team) a 1"017; 3. Olsen (Walter Lechner Racing Team) a 6"904; 4. Webster (Fach Auto Tech) a 11"952; 5. Preining (Walter Lechner Racing Team) a 14"010; 6. Ashkanani (Mrs Gt-Racing) a 15"925; 7. Drudi (Dinamic Motorsport) a 15"955; 8. Lukas (Olimp Racing by Lukas Motorsport) a 18"624; 9. Cullen (Lechner Racing Middle East) a 21"912; 10. Andlauer (Martinet by Almeras) a 24"696; 11. Pedersen (Mrs Gt-Racing) a 24"917; 12. Al Zubair (Lechner Racing Middle East) a 26"566; 13. D. Di Amato (Dinamic Motorsport) a 35"625; 14. Reed (Momo-Megatron Team Partrax) a 36"039; 15. Lindland (Mrs Cup-Racing) a 44"237; 16. Morin (Momo-Megatron Team Partrax) a 49"012; 17. Bauer (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 58"144; 18. Berville (Martinet by Almeras) a 1'06"104; 19. Langer (Mrs Cup-Racing) a 1'06"834; 20. Creel (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 1'12"761; 21. Pérez (Mrs Gt-Racing) a 1'24"253; 22. Radcliffe (Idl Racing) a 1'25"299; 23. Solieri (Fach Auto Tech) a 1'32"350; 24. Perfetti (Momo-Megatron Team Partrax) a 1'37"069; 25. de León (Mrs Gt-Racing) a 2'48"115; 26. Sánchez López (Olimp Racing by Lukas Motorsport) a 1 giro.

**Giro più veloce:** di Ammermüller in 1'44"223 alla media di 148,665 km/h.

**Campionato:** 1. Ammermüller 193 punti; 2. Olsen 186; 3. Campbell 151; 4. Cammish 122; 5. Lukas 103; 6. Drudi 91; 7. Webster 85; 8. Pereira 84; 9. Ashkanani 74; 10. Di Amato 47.

# L'OUTLET DI

**AUTO SPRI NT**

per informazioni  
outlet@autosprint.it

## ACCESSORI



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

## GRAFICHE



**RIZZIDESIGN.** Inizio attività 1970. Il tempo sembra essersi fermato. Leonardo da Cuneo continua con rara pignoleria il suo lavoro con passione e caparbiata. Verniciature moto e grafiche che sposano l'idea del cliente. Personalizzazione caschi. Rizzi Vito Leonardo & Figli, tel. 0172-489980, 349-8343276, www.rizzidesign.it - Blog rizzidesign.

## RIVISTE

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

## SPORT



### IN 3 AL TOP - LA LIGHT È DI BANNÒ

La Sn2, ha di nuovo riproposto, una battaglia avvincente tra tutti i suoi partecipanti. La classe Top, ha vissuto una lotta a tre, davvero epica, con Paolo Costante che ha vinto la prima manche, facendo segnare anche il record sul giro e confermandosi un osso duro per tutti quest'anno. Ad un sorprendente Niki Castro, è andata la 2ª manche in programma. Castro ha dimostrato una crescita impressionante, in pochissimo tempo, che lo ha portato a conquistare la sua prima vittoria in carriera. Infine, l'ultima manche di giornata, è andata al campione in carica della categoria, Giuseppe Testai, che con questo risultato, conferma sul campo, tutto il suo valore. Nella classe Light, il protagonista è stato Gabriele Bannò, autore di una prova impeccabile. Velocissimo sin dalle prime battute, ha fatto sua la classe precedendo gli ottimi Benedetto Romano e Marcello Cambria. Un po' di sfortuna, ha invece bersagliato Christian Iarrera. La Selezione Nazionale Piloti e tutti i suoi piloti, sponano appieno la causa e le finalità dell'Enpa, nella lotta al randagismo ed al maltrattamento degli animali. Per info: facebook/selezione nazionalepiloti o selezione nazionale@alice.it.

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

**TI SEI PERSO IL NOSTRO SPECIALE?**

**AUTO SPRI NT**

**RICHIEDILO QUI**

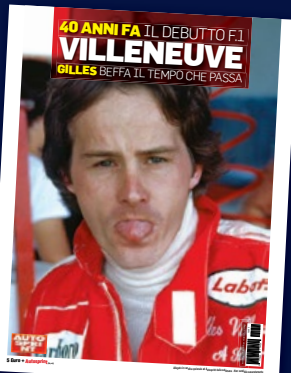
**06.78.14.73.11**

**da lun. a ven.**

**ore 9-13 e 14-16**

**e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it**

**con carta di credito su: www.abbonatiweb.it**



**AUTO SPRI NT**

CONTI EDITORE

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via 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: 06.56.56.1653

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.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: PPIITRXXX).

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

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

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

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

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

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

**Italia ed estero:**

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

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

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

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

**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





SUTTON-IMAGES.COM

## IL QUARTO TRIONFO IRIDATO NON PRESTA IL FIANCO A DUBBI

# Hamilton re meritevole

Conclusosi il mondiale F1 2017, possiamo, ora, tirare qualche somma: risulta chiaro, se non chiarissimo, che il vincitore Lewis Hamilton (Ginetta per gli amici del bar Sport) ha meritatamente agguantato ciò che gli spettava. Se non altro per quello che ha fatto vedere quest'anno. Insofferente allo stress, sempre pronto, puntuale e tattico. Su tutto e tutti. Un vero leader, che ha trasportato "la sua squadra" ai due titoli. Ricordo ancora il suo team radio (a -25 dalla vetta!) alla fine del Gp di Monaco: «...ragazzi, abbiamo solo perso una battaglia, non la guerra...». Da lì è stata una crescita verso l'alto, e nella positività. Anche il gesto di restituire la posizione a Bottas, in Ungheria; polemizzato e applaudito allo stesso tempo. Un mix di pensieri, e idee, personali di tutti. Ma dal rientro delle cosiddette vacanze, Ham è stato terribilmente efficace. In un step evolutivo/conoscitivo che non ha dato scampo. Proprio Spa e Monza hanno dato lo strappo, costringendo la Ferrari e Vettel a uno step di prestazioni; messi sotto pressione (sì, sì proprio loro...) da lui: da Ham. Singapore, Maleisia e Giappone: tre tappe do-

ve la Ferrari è inciampata. Ma vorrei dire caduta. Peggio inginocchiata. Nella rincorsa, nel tentare il sorpasso. Di sopravanzare e dominare sul colosso tedesco, e il suo leader. Dimostrare che si può, si deve, battere e surclassare il "nemico". In poche parole: "toglierli il sorriso". Affogata, affondata, invece nel suo stesso brodo. Parole dure, schiette del Presidentissimo Marchionne. Che ha poi definito "giovane" la sua squadra; acerba e senza esperienza. In crescita. Per dare "relax" al team, sotto le sue sculacciate. Sarà per il prossimo anno, si sussurra a denti stretti. Il quarto per Vettel, che si avvicina pericolosamente al "limite" Alonso: 5 anni di tentativi. Auguri, Seb, per il futuro a venire. Fra te e Ham chi si laureerà per primo Pentacampione non lo so. Siete tutti e due forti, veloci e talentuosi. Ma i tuoi nervosismi, ansie e paure potrebbero offuscarli, qualche volta. Oh forse, più semplicemente, la dea bendata si è ripresa in questi 3 anni in Ferrari, quello che ti aveva concesso nei 4 da vincitore alla Red Bull. È stato comunque un bellissimo campionato.

**Angelo Simionato**  
Castelfranco Veneto (Tv)

Lewis va di selfie subito dopo l'arrivo del Gp del Messico

## Bernie? Le spara grosse

Nelle prove del Gp Messico sento dire che Ecclestone ha dichiarato che secondo lui la sigla Fia vuol dire Ferrari International Assistance. Vorrei chiedergli cosa sarebbero la Fia e la sua Foca se la Ferrari avesse smesso di partecipare alla F1... Con tutto il rispetto per il lavoro degli assemblatori inglesi e tedeschi, secondo me sarebbe una scatola vuota...

**Roberto Giorgini**  
Torino

## Statistiche da rivedere

Vi scrivo perché condivido l'opinione della vostra rubrica Bastian Contrario del numero 43: vi avevo già scritto su questo tema dei punteggi anni fa, quando la Ferrari sorpassò i 199 punti della McLaren dell'88, puntualizzando che non è giusto fermarsi meramente ai numeri, ma occorre inquadrali nel momento storico. E ora aggiungerei che sarebbe forse statisticamente più giusto riportare il tutto su base percentuale, perché ho il sospetto che a superare quella McLaren (su base percentuale) forse giusto la Mercedes delle ultime 4 stagioni ce la farebbe.

**Corrado**

# AUTO SPRINT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

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

**AM** **Guerra e Spazio** **Cotto e Mangiato** **SPORT STYLE**

*Libero di avere tutta  
la velocità che vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

**T**

LA FIBRA PER TUTTI

**19<sup>,95</sup>** €

AL MESE  
PER 1 ANNO

**ULTRAFIBRA  
FACILE**

INTERNET  
FINO A 100 MEGA  
E CHIAMATE  
ILLIMITATE VERSO  
FISSI E CELLULARI

MODEM WI-FI E  
ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12  
MESI DI **infinity**

ANCHE PER  
PARTITA IVA

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

**T** TISCALI

Offerta soggetta a verifica della copertura

An event by



WWW.MOTORSHOW.IT

FOVE

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

# MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



# PASSIONE A 360 GRADI

**ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!**

POSTER  
STORY

AUTO  
SPRINT

# F1

# MAGIC MOMENT

## GP INTERLAGOS BRASILE

DI MARIO DONNINI



ROSBERG  
E HAMILTON IN  
LOTTA AL VIA  
DEL GP  
DEL BRASILE  
EDIZIONE 2015



FITTIPALDI SU LOTUS 72 VINCE A INTERLAGOS 1973, PRIMA GARA IRIDATA F.1 IN BRASILE. SOTTO KIMI AL TOP NEL 2007

Il tracciato resta anche uno dei punti caldi di devozione e tifo per Ayrton, che nell'edizione 1994 fece la sua ultima uscita agonistica brasiliana al volante della Williams, ritirandosi dopo un inopinato testacoda mentre cercava di inseguire la Benetton in fuga guidata da Michael Schumacher. Un momento di grande delusione per il campionissimo, che da lì a poco sarebbe rincasato nelle vicinanze della pista per smaltire la delusione provata. In ogni caso, al di là di brividi e emozioni, Interlagos è anche cornice di eventi e risultanze memorabili relative all'assegnazione di titoli mondiali, vista la più recente collocazione - dal 2004 in poi -, nella parte finale della stagione. Questo dopo che a lungo il Gp del Brasile aveva rappresentato tradizionalmente uno dei Gp d'apertura dell'annata agonistica. È stato così che nel 2005 Alonso ha acquisito a Interlagos la certezza d'aver vinto il suo primo mondiale piloti, bissato l'anno dopo, è proprio il caso di dire, stessa spiaggia, stessi...laghi. Terza iride dispensata, nel 2007, al ferrarista Raikkonen e quarta - in un giorno triste assai per Massa, per i brasiliani e per gli stessi tifosi del Cavallino d'ognidove -, in favore di Lewis Hamilton che proprio l'anno prima da rookie aveva perso un finatone drammaticissimo. Morale della favola, anche nella storia recente il tracciato è ri-

cettacolo di momenti intensissimi e anche quest'anno, dopo tutta una stagione di lotta tra Mercedes e Ferrari, le emozioni non dovrebbero mancare. Con la Casa tedesca che sul piano tecnico appare teoricamente favorita rispetto alle Rosse, ma tante, troppe volte l'anfiteatro naturale paulista ha saputo creare sorprese e magia. Non resta che apprestarci a vedere cosa accadrà stavolta, dunque. Col cuore in gola, come sempre.



## MERZARIO CORSE A INTERLAGOS FIN DAL 1971 IN F.2

# LA NUOVA PISTA E' MOLTO TECNICA

Il più grande pilota-monumento in grado di raccontare nei decenni Interlagos, tra gli italiani è senz'altro Arturo Merzario, di anni settantaquattro. Cinquantasette Gp disputati dal 1972 al 1979, più la meritata nomea d'essere l'ultimo, grande, leggendario stradista nella storia delle corse.

Al di là di ciò, il "Fantino" accompagna il tracciato, nato in chiave assai minimalista addirittura nel lontano 1940,

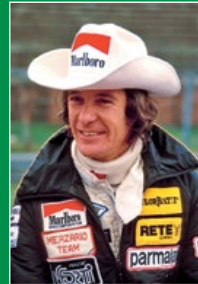
all'inizio della sua fase più moderna, internazionale e matura. È lui a raccontare come... «Sì, la vecchia pista in realtà ebbe il suo rilancio con la Temporada F.2 datata 1971 - racconta Arturo -. In quella occasione arrivarono nomi noti, tra i quali Graham Hill, Beltoise, Pescarolo e c'era pure il sottoscritto su Iris-Tecno, con Nanni Galli». La Interlagos degli anni d'oro ti piaceva? «Circa otto chilometri di tracciato, una sfida meravigliosa. Diciamo

pure una via di mezzo, quanto a lunghezza e spettacolarità, tra Brands Hatch e il vecchio Nurburgring. Quindi un tracciato fantastico».

Cosa ricordi di più bello del circuito classico? «Era una pista ostica, tutta tra saliscendi, laghetti e fossi. Il punto critico lo incontravi immediatamente, al primo curvone velocissimo, col muro all'esterno di una sinistrorsa che sembrava quasi una sopraelevata e poi ancora un altro curvone, a rendere la faccenda dura davvero. Credimi, in quelle due pieghe il pilota poteva fare davvero la differenza. Poi si girava lunghi, andando a raccordarsi alla parte in proprio alla fine, quando si passava a tutta andando a sfiorare il muretto che divideva il box dalla pista».

Secondo te il layout originale è stato abbandonato con giustificati motivi? «Anzitutto, ragionando da pilota dell'era d'oro, dico semplicemente che la pista d'Interlagos, bella com'era, per certi versi è stata rovinata. Però bisogna essere realisti e se prima da zero a dieci la sicurezza era di livello due, adesso siamo passati a livello dodici. È questa la chiave di tutto».

Senti, Arturo, ma a te ora la versione rinnovata, quella di 4,309 chilometri nata e usata dal 1990 in poi, per interderci, piace o no? «È una pista ancora molto bella e interessante. Più tecnica e meno spettacolare della precedente, questo sì. Per esempio, la esse iniziale intitolata a Ayrton Senna per certi versi all'ingresso è un posto buono per tentare sorpassi, ma in verità, rispetto alla sfida precedente dei due curvoni, è una vera passeggiata. Comunque sottolineo che a tutt'oggi l'impianto mantiene personalità e dignità. Per quanto mi riguarda, ricordo con piacere il quarto posto che ottenni nell'edizione del 1973 al volante della Ferrari. Risultato che ancora oggi mi fa sentire orgoglioso, se pen-



so a quanto era impegnativo il circuito e non esattamente al top la monoposto».

Passando al presente, come vedi l'edizione 2017 del Gp? «Vanno ovviamente citati tre soggetti e dico subito che secondo me il tracciato si sposa alla perfezione alle caratteristiche della Mercedes, la quale non a caso è imbattuta a Interlagos nei primi tre anni dell'era turbolibrata. Per questo credo che in un posto simile la Ferrari avrà molto da soffrire. Invece penso che sia possibile qualche sorpresa da parte della terza incomboda della faccenda, ossia la Red Bull. Sul piano del motore non può contare su unità fanta-

stiche, ma ha un gran buon telaio ed è in grado tranquillamente di esprimersi al meglio, su una pista del genere. Quanto alla Ferrari, il momento davvero bello e premiante l'ha vissuto nella prima parte del campionato. Lo dico con dispiacere, ma le Frece d'Argento poi si sono riprese alla grande. Non solo, aggiungo che i Gp disputati di Baku e Singapore sono stati i momenti di svolta negativa per la Rossa, in entrambi i casi a seguito di fasi di gara più decise dal pilota che dalla competitività della monoposto. Poi c'è stata pure la Malesia...».

Quindi, tornando un attimo al controverso via di Singapore, tu vedi in Vettel non il colpevole ma il coresponsabile di maggioranza del successivo crash multiplo? «Guarda, io capisco perfettamente Seb. Come pilota posso comprenderlo, perché è partito dalla pole e con mezza macchina di vantaggio, quindi ha impostato la traiettoria giustamente come voleva, tagliando la pista. Il problema è che ha esagerato con l'angolatura e tutto il resto è successo di conseguenza, con una concatenazione di azioni e reazioni che hanno portato a quello che hanno portato. In ogni caso, a questo punto, la dietrologia non serve. E pensiamo solo a gustare questa edizione del Gp del Brasile».

MERZARIO HA CORSO L'ULTIMA VOLTA A INTERLAGOS IN F.1 NEL 1979, CON LA MONOPOSTO CHE PORTA IL SUO NOME



POSTER  
STORY

AUTO  
SPRINT

# F.1 MAGIC MOMENT GP INTERLAGOS BRASILE

DI MARIO DONNINI



ROSBERG  
E HAMILTON IN  
LOTTA AL VIA  
DEL GP  
DEL BRASILE  
EDIZIONE 2015

INTERLAGOS RESTA TEATRO DI EMOZIONI FORTI

## CUORE IN GOLLA SUI SALISCENDI



PROST OUT NEL '93 QUANDO, A DESTRA, MICHAEL ANDRETTI AIUTA BERGER A USCIRE DALLA ROSSA DOPO IL CRASH AL VIA

I bagni di folla di Emerson Fittipaldi nel biennio 1973-1974 - primo trionfatore di una gara iridata brasiliana, dopo che l'anno prima nella prova generale dello spettacolo successivo s'era imposto Carlos Reutemann -, seguiti dal sorprendente successo targato 1975 del compianto Carlo Pace, altro idolo locale - morto nel 1977 in un incidente aereo e pilota al quale il circuito è ufficialmente intitolato -; l'urlo sconvolgente e liberatorio di Ayrton Senna dopo il soffertissimo successo targato 1981 e bissato nel 1993, nonché la santificazione iridata di Raikkonen in quella magica edizione 2007 e la delusione esistenziale di Felipe Massa nel 2008, quando si sentiva già iridato, sono solo alcuni dei momenti indimenticabili che caratterizzano la storia di Interlagos, all'interno dell'epopea della Formula Uno.

Posto a circa quindici chilometri dalla città di San Paolo e a tutt'oggi tra i tracciati di matrice più antica tra quelli di un Gran Premio, Interlagos vanta l'apertura ufficiale risalente addirittura al 12 maggio 1940, con un nome di battaglia a sottolineare che l'impianto sorge tra due laghi artificiali. Guarapiranga e Billings, ricavati all'inizio del XX secolo per rifornire la metropoli brasiliana d'acqua e energia elettrica.

La stessa conformazione fisica della zona fa sì che il circuito sorga in una sorta di anfiteatro naturale, tra discese e risalite, con numerosi dossi e sconnesioni che rappresentano le carat-

teristiche tipiche del più storico degli impianti brasiliani.

Poi, certo, di Interlagos i vecchi campioni dicono che ce ne sia uno solo, riferendosi al vecchio tracciato di circa otto chilometri, utilizzato dalla F1 fino al 1980. Serpentine acciambellate, immenso e minaccioso, dalla percorrenza velocissima e ricco di sfide e insidie, che a partire dal 1990 - al tramonto della pista di Jacarepaguà di Rio de Janeiro -, ha lasciato il posto a una struttura quasi dimezzata, razionalizzata, molto più sicura e tormentata. Sorta di figura geometrica prevalentemente inscritta nella matrice originaria, peraltro senza fascino, allure e senso del cemento che assicurava il layout primigenio.

Eppure l'Interlagos dei giorni nostri è in grado di offrire comunque un teatro delle operazioni di prim'ordine, con un tracciato molto tecnico sul quale stabilmente - è bene ricordarlo - pende la minaccia di peggioramenti repentini del meteo in grado di stravolgere interi weekend di gara, proprio come è accaduto nella più recente edizione del Gran Premio.

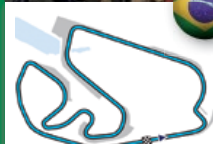
Uno dei grandi simboli della pista attuale, nei cui dintorni si scorgono i sobborghi di San Paolo, è la maestosa "esse" posta subito dopo la partenza, che ha sostituito lo storico primo curvone in grado di rappresentare uno dei punti più critici e affascinanti della prima versione. Fatto sta che la esse a tutt'oggi è uno dei tratti all'ingresso dei quali sono più frequenti le staccate al limite e conseguenti tentativi di sorpasso.

KIMI FUORI GARA LO SCORSO ANNO, QUANDO MASSA USCITO DI PISTA SALUTA LA TORCIDA COL SUO... PRESUNTO ADDIO



## L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
1973	Interlagos	Emerson Fittipaldi	Lotus-Ford
1974	Interlagos	Emerson Fittipaldi	McLaren-Ford
1975	Interlagos	Carlos Pace	Brabham-Ford
1976	Interlagos	Niki Lauda	Ferrari
1977	Interlagos	Carlos Reutemann	Ferrari
1978	Jacarepaguá	Carlos Reutemann	Ferrari
1979	Interlagos	Jacques Laffite	Ligier-Ford
1980	Interlagos	René Arnoux	Renault
1981	Jacarepaguá	Carlos Reutemann	Williams-Ford
1982	Jacarepaguá	Alain Prost	Renault
1983	Jacarepaguá	Nelson Piquet	Brabham-BMW
1984	Jacarepaguá	Alain Prost	McLaren-Porsche
1985	Jacarepaguá	Alain Prost	McLaren-Porsche
1986	Jacarepaguá	Nelson Piquet	Williams-Honda
1987	Jacarepaguá	Alain Prost	McLaren-Porsche
1988	Jacarepaguá	Alain Prost	McLaren-Honda
1989	Jacarepaguá	Nigel Mansell	Ferrari
1990	Interlagos	Alain Prost	Ferrari
1991	Interlagos	Ayrton Senna	McLaren-Honda
1992	Interlagos	Nigel Mansell	Williams-Renault
1993	Interlagos	Ayrton Senna	McLaren-Ford
1994	Interlagos	Michael Schumacher	Benetton-Ford
1995	Interlagos	Michael Schumacher	Benetton-Renault
1996	Interlagos	Damon Hill	Williams-Renault
1997	Interlagos	Jacques Villeneuve	Williams-Renault
1998	Interlagos	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes
1999	Interlagos	Mika Häkkinen	McLaren-Mercedes
2000	Interlagos	M. Schumacher	Ferrari
2001	Interlagos	David Coulthard	McLaren-Mercedes
2002	Interlagos	Michael Schumacher	Ferrari
2003	Interlagos	Giancarlo Fisichella	Jordan-Ford
2004	Interlagos	Juan Pablo Montoya	Williams-BMW
2005	Interlagos	Juan Pablo Montoya	McLaren-Mercedes
2006	Interlagos	Felipe Massa	Ferrari
2007	Interlagos	Kimi Räikkönen	Ferrari
2008	Interlagos	Felipe Massa	Ferrari
2009	Interlagos	Mark Webber	RBR-Renault
2010	Interlagos	Sebastian Vettel	RBR-Renault
2011	Interlagos	Mark Webber	RBR-Renault
2012	Interlagos	Jenson Button	McLaren-Merc.
2013	Interlagos	Sebastian Vettel	RBR-Renault
2014	Interlagos	Nico Rosberg	Mercedes
2015	Interlagos	Nico Rosberg	Mercedes
2016	Interlagos	Lewis Hamilton	Mercedes



CIRCUITO  
INTERLAGOS, SAN PAOLO  
4309 METRI

**I PRIMATI**  
**IN PROVA:** R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004) 1'09"822, media 222,170 km/h  
**IN GARA:** J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1'11"473, media 217,038 km/h  
**DISTANZA:** J.P.Montoya (Williams Fw26/Bmw, 2004) 1H28'01"451, media 208,517 km/h





AYRTON PENNELLA LA "ESSE" SENNA SEGUITO DALLA WILLIAMS DI DAMON HILL, DALLA SAUBER DI J.J. LEHTO E DALLA FERRARI DI JEAN ALESI SUBITO DOPO IL VIA DELL'EDIZIONE 1993

**F.1**  
MAGIC  
MOMENT  
GP INTERLAGOS  
BRASILE

'O CAUTELOSO IN BRASILE HA VINTO PIU' DI SENNA...

## LA RIVINCITA DI ALAIN PROST



SOPRA, CARLOS PACE AL TOP NEL 1975 SU BRABHAM E ALAIN PROST TRIONFATORE NEL 1990 CON LA FERRARI

Le cifre non mentono mai. Il più affezionato e sequenziale plurivincitore del Gp del Brasile è tutt'oggi resta Alain Prost, capace di ottenere ben sei centri dal 1982 al 1990. La cosa curiosa è che il Napoleone della F1 ha vinto cinque volte a Rio de Janeiro e una sola volta, nel 1990, a Interlagos, in questo caso al volante della Ferrari. Se guardiamo alle sole affermazioni proprio a Interlagos, allora va detto che il più blasonato specialista, ancora una volta, è Michael Schumacher, con quattro centri.

Curiosamente, il pilota più organico e affezionato alla torcida, Ayrton Senna, come noto vanta due soli trionfi, il primo, quello più sofferto, urlato e struggente, risale al 1991, il secondo è datato 1993, l'anno prima della sua scomparsa. In ogni caso a tutt'oggi "Becco" detiene il primato di pole position fatte segnare nel Gp del Brasile, con ben sei partenze al palo, riuscendo addirittura a doppiare i rivali più vicini, ossia Mika Hakkinen, Rubens Barrichello e Felipe Massa, fermi, si fa per dire, a tre pote.

Quanto alla pista di Interlagos nella versione più lunga e eroica, i veri specialisti furono Emerson Fittipaldi e Carlos Reutemann, con due trionfi a testa. "Lole", tra l'altro, si era distinto riuscendo a fare centro anche a Rio de Janeiro '78.

Passando a parlare di Case, nelle quarantaquattro edizioni valide per il mondiale al top è la McLaren con dodici successi, davanti alla Ferrari con dieci e alla Williams con sei. Per quanto riguarda l'era turbolibrada, dominio assoluto della Mercedes, sempre al top dal 2014 a oggi. Tra i piloti in attività, Lewis Hamilton e Sebastian Vettel a Interlagos si sono spesi delle belle soddisfazioni. Seb ha due vittorie dalla sua, mentre Lewis ne vanta soltanto una, tra l'altro ottenuta l'anno scorso. Un solo successo per Raikkonen ma dal peso specifico micidiale, perché risale al 2007, quando riuscì a vincere sul filo di lana il mondiale piloti.

Grande specialista del tracciato e senitissimo beniamino del pubblico resta Felipe Massa, con due successi all'attivo, nel 2006 e nello stornatissimo 2008, sempre con la Ferrari. In quest'ultima occasione l'affermazione d'un soffio non gli fu sufficiente per laurearsi campione del mondo, cosa che riuscì invece a Lewis Hamilton sulla McLaren-Mercedes, il quale solo per questo della pista brasiliana conserverà per sempre un ottimo ricordo. Con due successi vanno classificati anche Nico Rosberg, Mark Webber, Juan-Pablo Montoya, Mika Hakkinen e Nigel Mansell, così come Piquet, vincente però solo a Rio.

SENNA E SCHUMI IN LOTTA NEL 1994 E, A DESTRA, AYRTON GIUBILANTE DOPO IL SUO STORICO PRIMO CENTRO, NEL 1991



foto: SUTTON IMAGES.COM