

WEC AL NURBURGRING VINCE LA PORSCHE, DOPPIETTA FERRARI IN GTE-PRO

AUTO SPRI NT

n. 30



Anno LV - Settimanale 26 luglio - 1 agosto 2016

3 Euro (Italy only)



GP UNGHERIA

La F.1 approda ad Hockenheim con un nuovo leader del **Mondiale F.1**: Hamilton sbanca anche Budapest e spodesta Rosberg. La Ferrari giù dal podio

IL SORPASSO

GETTY IMAGES

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - F 5,50 € - P 5,00 € - C 4,50 € - G 4,00 € - CH 3,70 CHF - GB 3,00 CHF

Posta Italiana SpA s.p.a. - 00188 Roma Tel. 06/49804411 - 06/49804412



Automobile Club d'Italia

Automobile Club d'Italia vi dà il benvenuto al **FORMULA 1 GRAN PREMIO HEINEKEN D'ITALIA 2016**

AUTODROMO
NAZIONALE
MONZA



2|3|4
SETTEMBRE
2016

ACQUISTA ORA SU
www.monzanel.it
Tel. 039/2482239

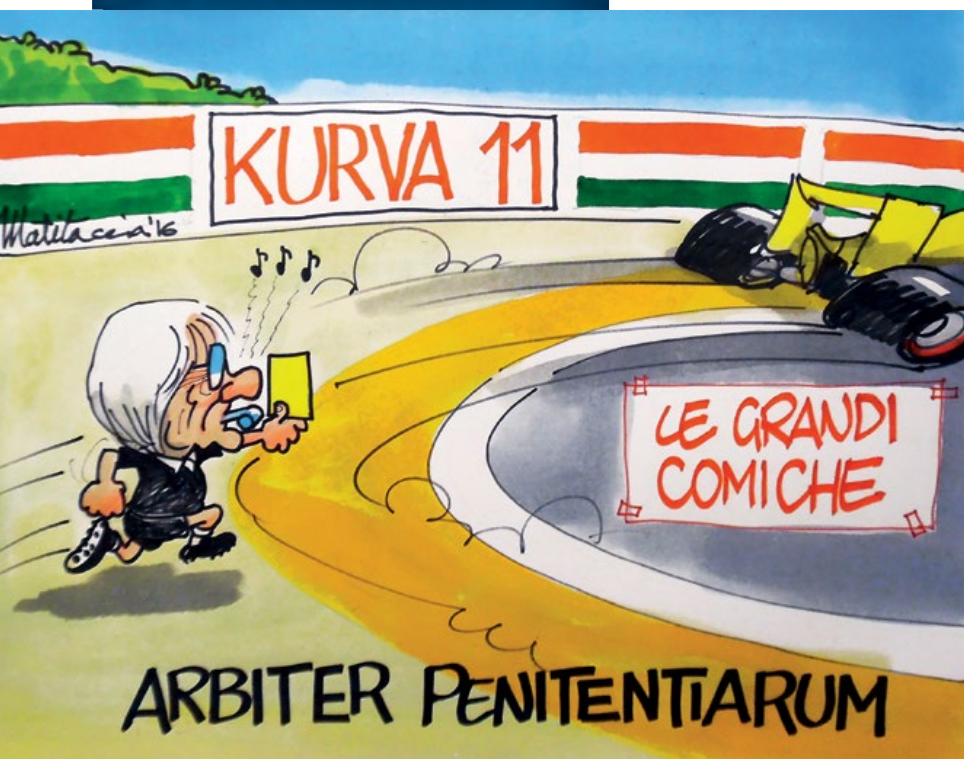
Acitour Lombardia:
C.so Venezia, 43 - 20121 Milano
Tel. 02/7745266 - 02/7745209
Fax 02/7745359
acitravel@acitourmi.it

Riecco Lewis il figlio del vanto

Eccolo lì, Hamilton, i capelli ricci impazziti e in testa l'idea meravigliosa di provare ad andare in fuga per la conquista del quarto titolo iridato, il terzo di fila. Tra un seflie e un altro Lewis, il figlio del vanto, è tornato a casa sua: l'attico della classifica, dove fino alla vigilia del Gp di Ungheria aveva abitato in sub-affitto Nico Rosberg. Con una rimonta cattiva e disarmante Hamilton ha così ripreso il discorso interrotto alla fine della passata stagione conclusa con la conquista della terza corona di campione del mondo. C'è di nuovo il nero più veloce del mondo al comando della graduatoria nel Mondiale di F1 che nel prossimo week end approda in Germania, a casa Mercedes. A Budapest, in un Gp per molti versi anarchico, non c'è stata praticamente storia, come spesso accade da quelle parti. Stavolta a risvegliare un po' tutti dal torpore di una corsa segnata in partenza ci hanno pensato ancora una volta Verstappen e Raikkonen due che negli ultimi tempi si ritrovano spesso a duellare. Stavolta si sono giocati il quinto posto con un duello vero: da una parte un ragazzino dispettoso e determi-

nato dall'altra il più vecchio del giro iridato. Probabilmente è stato l'unico momento davvero intenso del Gp di Budapest. Il duello per il quinto posto tra i due, ormai quasi un classico in questa stagione sempre più griffata dalla Mercedes. Alla fine, come già era successo a Barcellona e a Spielberg, l'ha spuntata ancora una volta il pilota della Red Bull, ma questa volta Raikkonen non ci sta e accusa il pilota olandese di scorrettezze. Verstappen, invece, ritiene di non avere fatto nulla di scorretto. Opinione confermata dai commissari che sull'episodio del contatto tra la Ferrari e la Red Bull non hanno nemmeno aperto una indagine, ritenendolo così una semplice manovra di gara. Comunque sia un altro duello tosto tra Max e Kimi mentre è abbastanza chiaro che in casa Mercedes ormai sono entrate in vigore le famose regole dell'ingaggio volute da Toto Wolff per mettere un freno alla lotta dei suoi galletti. Ora c'è già Hockenheim che incombe. Un'altra domenica di passione, un'altra tappa di un campionato che senza l'effetto sorpresa continua a essere un vero e proprio monopolio.

domenicaseria



FORMULA UNO

- 6 GP UNGHERIA IL SORPASSO
- 10 GP UNGHERIA PREMIO DI CONSOLAZIONE
- 14 GP UNGHERIA IL GIOCO DELLE COPPIE
- 16 GP UNGHERIA CORDOLI ELETTRONICI
- 18 GP UNGHERIA GUERRA PARTIGIANA
- 22 GP UNGHERIA LE PAGELLE
- 26 GP UNGHERIA LA TECNICA
- 28 GP UNGHERIA IL TABELLONE
- 32 GP UNGHERIA IL PADDOCK

VELOCITÀ

- 42 WEC AL NURBURGRING
- 48 GP2 SERIES BUDAPEST
- 51 GP3 SERIES BUDAPEST
- 52 PORSCHE SUPERCUP BUDAPEST
- 54 INDYCAR IL PERSONAGGIO POWER
- 74 LE GARE DEL WEEK END
- 76 CIVM SVOLTE DI POPOLI
- 81 COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

RALLY

- 60 MONDIALE VERSO LA FINLANDIA
- 64 131 ABARTH L'INIZIO DELLA SAGA
- 70 COPPA ITALIA CIRCUITO DI CREMONA

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 20 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 36 INTERVISTA RITROVATA
- 38 CUORE DA CORSA
- 72 RALLYSPRINT
- 73 PISTASPRINT
- 78 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

30 anni fa il primo Gp oltre **cortina**

Il 10 agosto 1986 - a 50 anni dal trionfo di Nuvolari su Alfa Romeo - quand'ancora il Muro di Berlino (1961-1989) è solida realtà, la F.1 va Oltre Cortina e dà vita al primo Gran Premio d'Ungheria valido per il mondiale, attraendo 200 mila spettatori. Questa è un'immagine simbolica non solo dell'evento, ma di un'intera epoca, con un quartetto che da solo dipinge un'era indimenticabile. Sono in lotta Senna su Lotus-Renault, Piquet su Williams-Honda, Prost su McLaren-Tag Porsche e Mansell con la seconda Williams. Su un tracciato poco adatto ai sorpassi, Piquet andrà a vincere infilando Senna, grazie a una delle manovre d'attacco all'esterno più belle e spettacolari nella storia della F.1





SPORTSHOES

SIMON

MAGYAR

Factories

Canon

John Player

John Player Special



il commento
del Gp

il sorpasso





HAMILTON BRUCIA IL POLEMAN ROSBERG E S'INVOLA, ANDANDO A VINCERE E SCAVALCANDO IL RIVALE DALLA TESTA DEL CAMPIONATO

di **Cesare Maria Mannucci**

foto **Colombo, Getty Images, La Presse, Sutton-Images.com**

E ADESSO CARO NICO PROVA A PRENDERMI!

Con il trionfo in Ungheria Hamilton, subito in testa, sotto, ha portato a compimento il sorpasso a Rosberg anche nel mondiale, che lo vede ora lanciaiissimo leader. Sul podio l'espressione di Lewis (mentre festeggia la vittoria numero 48 in carriera) sembra ricordare al rivale che il titolo ha ora un candidato assai probabile...

BUDAPEST - Si riprende subito alla partenza il vantaggio della pole position che il giorno prima i commissari Fia avevano di fatto "regalato" a Nico Rosberg, nonostante il mancato rispetto delle doppie bandiere gialle esposte. Lewis Hamilton continua la serie vincente e con il successo all'Hungaroring, diventa il nuovo leader della classifica del campionato del mondo, che ora comanda con 6 punti di vantaggio sul compagno di squadra. Un'altra gara dominata dai piloti Mercedes, con la Red Bull di Ricciardo, terzo al traguardo, distanziato di quasi 28", che in F1 sono davvero un'enormità. Una gara subito decisa dopo la partenza, con l'unico momento di incertezza quando alla prima curva le due Mercedes e la Red Bull di Ricciardo sono arrivate quasi appaiate in fase di frenata, prima che Hamilton prendesse la migliore traiettoria e da quel momento fosse per tutti imprevedibile. Come già accaduto varie volte, Rosberg non ha perso tempo nello spunto da fermo quanto piuttosto nel passaggio delle marce successive. Considerando il brevissimo spazio che divideva la linea di partenza dalla frenata della prima curva, un errore determinante e irrecuperabile. Un Gp scontato nel suo sviluppo e nel risultato. Con una strategia relativa ai cambi gomme quasi obbligatoria, che non ha permesso a nessuno - tranne che a Raikkonen - di recuperare posizioni rispetto a quelle della partenza. Al giro di boa di campionato, non succede nulla, le due Mercedes restano irraggiungibili, mentre gli altri si accontentano delle briciole.

Operative le regole di ingaggio

L'impressione però è che da questa gara siano diventate operative le famose "regole di ingaggio" stabilite con fermezza da Toto Wolff dopo il Gp di Austria e l'ennesimo contatto tra Hamilton e Rosberg. Perché questa volta, nonostante in alcuni momenti il gap che divideva le due Mercedes, fosse sceso a solo 0"6, Rosberg non ha mai fatto nulla per attaccare Hamilton e il pilota inglese non ha fatto niente per proteggere la posizione. A prescindere che le due Mercedes fossero divise da meno di un secondo e Rosberg potesse così attivare il Drs. "Regole di ingaggio" che Toto Wolff non ha mai voluto rivelare nel dettaglio, ma che probabilmente specificano che dopo un certo punto della gara, la lotta fratricida tra i due piloti Mercedes non sarà più contemplata. Proprio per evitare il ripetersi di collisioni all'ultimo giro.

Lewis il Gp lo ha vinto dal via

Hamilton così il Gp di Ungheria lo ha vinto al via, alla prima curva, poi con una serie di giri veloci che gli hanno permesso di costruire subito un vantaggio di 2" dopo 10 giri, si è limitato a gestire una situazione che comunque non poteva mutare. Se a questo aggiungiamo che durante il secondo cambio gomme, Rosberg

← ha perso quasi due secondi per un piccolo problema di fissaggio, il duello tra le due Mercedes è presto finito. Questa volta proprio non c'è stata storia, ne erano consapevoli anche i piloti al termine, dove un cordiale formalismo questa volta ha preso il posto alla delusione che avrebbe dovuto trasmettere il volto di Nico Rosberg. Che per la prima volta dopo il Gp di Australia perde la leadership di campionato. Non solo un dato statistico o numerico, ma il segnale che l'inseguimento ossessivo iniziato da Hamilton dal Gp di Montecarlo, è arrivato a buon fine. A Budapest non c'è stata lotta tra i due piloti Mercedes, dimostrazione che le regole di ingaggio hanno funzionato. Ma sarà così anche nei prossimi Gp, magari già da Hockenheim, con Rosberg che giocherà in casa? Oppure Hamilton e Rosberg hanno fatto i "bravi ragazzi" una tantum, per fare vedere a Lauda e Wolff che avevano capito la lezione. Una volta Jean Todt, quando era a capo della squadra Peugeot, congelò le posizioni alla 24 Ore di Le Mans, dopo solo 4 ore di gara, quando era evidente che nessuno poteva insidiare la sua superiorità. La Mercedes farà lo stesso? Annunciando la riconferma del contratto a Nico Rosberg per altri due anni, Toto Wolff scherzando ha detto: «*Prepariamoci ad altri due anni di mal di testa*» alludendo alla rivalità infinita tra lui e Hamilton. A Budapest, però, invece che un'aspirina, Wolff avrebbe forse dovuto prendere qualche cosa per non dormire. Perché l'esito della gara non è mai stato in discussione e la superiorità della Mercedes si è manifestata in forma quasi "oltraggiosa". Su un circuito che esaspera le problematiche del carico aerodinamico a bassa velocità e le qualità di grip meccanico - in pratica una Montecarlo circondata non da palazzi ma da verde - forse sarebbe stato lecito attendersi di più dalla Red Bull. Perché queste sono le condizioni tecniche in cui rende al meglio. Invece Ricciardo e Verstappen le due Mercedes non le hanno nemmeno mai viste, tranne il breve spunto del pilota australiano al via. Certo, hanno vinto il confronto diretto con la Ferrari, Ricciardo è tornato sul podio, ora la Red Bull è distanziata di un solo punto dalla Ferrari nella classifica Costruttori. Ma questa era una gara che la Red Bull ambiva a vincere, giustamente consapevole della sua forza. Non è successo, e probabilmente, se il ritmo della gara fosse stato più alto, per una battaglia più intensa tra Hamilton e Rosberg, il distacco al traguardo avrebbe forse sfiorato il minuto. Perché entrambe le Mercedes hanno dato l'impressione di girare sempre ben al di sotto del proprio limite e potenziale cronometrico. Un modo anche per salvare l'apparato di sovralimentazione della power unit di Hamilton, e il cambio della vettura di Rosberg, che era il medesimo che invece a Silverstone aveva palesato problemi di affidabilità.

Rosberg ammette che ha perso... subito

«È semplice, ho perso la corsa al via», ha detto Rosberg. Che in altre occasioni, con 70 giri ancora da percorrere del seppure tortuoso tracciato magiaro, avrebbe comunque cercato in tutti i modi di rimediare all'errore iniziale. Per attaccare Hamilton o almeno per metterlo sotto pressione. Visto che qui i sorpassi sono oggettivamente difficili. Invece nul-



la, anche a livello strategico le due Mercedes hanno corso in maniera speculare. Hamilton si è fermato la prima volta al 16° giro, Rosberg alla tornata successiva, ed entrambi sono passati dalle gomme supersoft adottate al via alle soft. Stessa storia per il secondo cambio gomme, con Hamilton che rientra al 41° giro e Rosberg a quello dopo, dove entrambi mantengono ancora le gomme soft. Questa volta non ci sono state richieste dei piloti di passare ad una diversa strategia, nessuno ha voluto forzare più di tanto il ritmo o rischiare nella percorrenza chilometrica, magari per rompere la sequenza del cambio gomme rispetto al compagno di squadra. In Ungheria la Pirelli aveva indicato come distanza massima da percorrere: 29 giri con le Soft, 14 giri con le Supersoft. Con le Supersoft, Hamilton





QUELL'ISOLATO E INSTANTANEO GUIZZO DI DANIEL RICCIARDO

Alla prima frenata Ricciardo per qualche metro sopravanza le Mercedes, ma allarga subito e cede. Al centro e in basso a destra il trionfo di Lewis, mentre, sotto, Seb e Kimi, 4° e 6°, a gara finita hanno ben poco di cui gioire...

sto con Vettel e al 6° con Raikkonen. E data l'estemporaneità della Red Bull, realmente pericolosa per la Mercedes solo in alcune occasioni. Che doveva essere anche il Gp d'Ungheria ma che, invece, purtroppo non è stato. Diciamo purtroppo perché al di là del ritorno di Ricciardo sul podio e della caparbietà di Verstappen nel resistere agli attacchi di Raikkonen, oggettivamente anche le Red Bull sono lontanissime dal rappresentare un reale problema per Hamilton e Rosberg. Anche l'analisi dei giri più veloci è piuttosto esplicita. Raikkonen ottiene il primato della gara in 1'23"086 con gomme Super-soft, mentre Rosberg ottiene il suo giro più veloce in 1'23"670 con gomme Soft. Quando a detta della Pirelli, in termini prestazionali, tra i due composti c'era circa 1"2 di differenza.

Una parata in pista della Mercedes

Nel prossimo weekend si correrà in Germania, in casa della Mercedes e in casa di Rosberg. Chissà, forse le regole di ingaggio ci regaleranno un'altra gara parimenti scontata, o forse su un tracciato nettamente più veloce, sarà più difficile cercare di mantenere e di gestire la corsa di Hamilton e Rosberg sotto la stessa "cappa" di pianificazione ossessiva vista in Ungheria. *«Devi aumentare un po' il ritmo se vuoi avere il vantaggio di cambiare le gomme per primo»*, questa è stata l'unica indicazione che dai box è stata inviata ad Hamilton. Che subito ha tirato giù quasi un secondo rispetto ai tempi sul giro che stava facendo in quel momento. Per il resto una sorta di parata in pista dei due piloti Mercedes. Ma ciò nonostante solo sei piloti hanno concluso a pieni giri, l'ultimo a evitare l'onta del doppiaggio è stato Raikkonen. A dimostrazione che anche quando le due Mercedes devono rallentare "per decreto", anche quando decidono di girare ben al di sotto del loro potenziale cronometrico, comunque non perdono il vizio di umiliare, di travolgere in termini cronometrici, i loro avversari. Che ormai sperano solo che finisca tutto il più in fretta possibile, per illudersi un'altra volta che magari il prossimo anno sarà tutto diverso. ●



ne ha fatti 16, con le soft invece 25. Restando ben al di sotto di quanto la Pirelli prescrive abitualmente con grande prudenza. Proprio perché la rivalità tra i due piloti Mercedes è stata "sterilizzata" questa volta sin dal via, e probabilmente lo sarà sino ad Abu Dhabi, dove magari se il campionato sarà ancora matematicamente aperto, forse potremo tornare ad assistere alla vecchia e sana rivalità di una volta. Quando Hamilton e Rosberg si detestavano, si provocavano e in pista si prendevano a ruotate.

Niente podio per la Ferrari

Certo, che se adesso ci tolgono anche la rivalità tra i due piloti Mercedes, diventa dura arrivare sino a novembre. Data l'inconsistenza della Ferrari, ancora una volta giù dal podio, e che conclude al 4° po-



di **Cesare Maria Mannucci**foto **Colombo, Getty Images, La Presse, Sutton-Images.com**

BUDAPEST - «Dall'Hungaroring non si scherza più», così aveva detto Maurizio Arrivabene a Silverstone, dopo che la Ferrari era andata incontro alla gara più difficile dell'anno. Ma in Ungheria non è che poi le cose siano migliorate di molto. Diciamo che alla Ferrari sono stati bravi a ottenere il massimo dal potenziale attuale della vettura, con il quarto posto di Sebastian Vettel davanti alla Red Bull di Max Verstappen. Perché di questi tempi e su questo circuito, bisogna accontentarsi di precedere la Red Bull, fosse anche una sola. Perché le Mercedes continuano ad essere su un'altra dimensione, e al termine Raikkonen è l'ultimo pilota che chiude a giri pieni, evitando così l'umiliazione del doppiaggio. Una gara complessivamente posi-

tiva, che la Ferrari imposta in modo concreto, consapevole dei limiti ben precisi dell'attuale vettura. E oggi anche dei suoi piloti. Questa volta non ricorre a strategie bizzarre ed estreme con le gomme, come accaduto in Austria, e probabilmente l'errore commesso in qualifica che ha impedito a Raikkonen di passare il Q2 non era poi così drammatico come amplificato da molti. Perché in realtà fare delle proiezioni su un tracciato Gps, è più una lotteria che il frutto di un ragionamento strategico. In gara, invece, la strategia della Ferrari è quella giusta e aiuta Raikkonen a recuperare molte posizioni, dopo avere preso il via dalla settima fila. Il finlandese, in difficoltà nelle prime fasi a passare Grosjean, ha ritardato il primo cambio gomme al 29° giro.



il **caso**
del **Gp**

Premio di consolazione

**IL 4° POSTO DI VETTEL È IL MASSIMO CUI POTEVA ASPIRARE LA FERRARI
BUONO PURE IL RECUPERO DI KIMI, 6°, IN UNA GARA GESTITA BENE**





Max si è mosso due volte!

ARRIVABENE RESTA CERTO CHE LA DIFESA DI VERSTAPPEN ANDAVA SANZIONATA

A fine gara Arrivabene ha fatto il punto della situazione. «All'Hungaroring abbiamo assistito ad una bella reazione da parte dell'intera squadra. Una volta di più abbiamo dimostrato di non arrenderci mai. I nostri piloti hanno corso in maniera egregia, dando veramente il massimo. Se Vettel avesse potuto sfruttare una migliore posizione di partenza, il risultato finale sarebbe stato sicuramente diverso. Detto ciò, se non raggiungi il podio non puoi essere soddisfatto, e infatti non lo siamo, ma questo non significa che non siamo pronti a lottare fino alla fine. La faccia cattiva la Ferrari la fa sempre, ma di fronte ai commissari di gara noi abbiamo fatto le nostre rimostranze per quanto successo in pista tra Raikkonen e Verstappen. Abbiamo chiamato subito Charlie Whiting, lui ci ha risposto dicendo che dal controllo delle immagini, Verstappen aveva cambiato linea solo una volta. Io invece sono convinto e resto dell'idea che lui abbia cambiato linea due volte. Ma dobbiamo attenerci al loro giudizio. Poi se forse dovrebbero guardare meglio le immagini e nel caso mettersi un paio di occhiali, questo è un altro discorso. La Red Bull è dietro a noi nella classifica Costruttori e ora un loro pilota ci precede nella classifica Costruttori. Ma non non ci guardiamo di fianco o di dietro, ma continuiamo a guardare avanti e fare del nostro meglio. La nostra strategia rimane pianificata sulla Mercedes, poi che la Red Bull sia migliorata, è indubbio. Kimi ha offerto un rendimento pazzesco, ma su questa pista non aveva abbastanza superiorità cronometrica per passare agevolmente, anche se aveva il vantaggio dell'ala mobile. Ha dimostrato di meritare la conferma. Per quanto riguarda James Allison, a noi non ha fatto nessuna richiesta di lasciare la Ferrari in anticipo rispetto al termine contrattuale. Lasciateci lavorare in pace. Almeno questo». ●



GRAN DUELLO TRA KIMI E MAX

Gran parte del mordente del Gp è stato assicurato dal duello tra Raikkonen e Verstappen. Alla fine Max è riuscito a difendere il 5° posto, precedendo Iceman. Sopra, Seb scende 4° dalla Rossa e, sotto a destra, un pensoso Arrivabene



← Poi quando si è trovato davanti a Vettel lo ha preceduto con autorevolezza e questa volta dai box non gli hanno chiesto di farlo passare. Dopo l'ultimo cambio gomme, effettuato al 50° giro, Raikkonen si è ritrovato con un set di supersoft a lottare con Verstappen. Che le gomme le aveva cambiate al 38° giro e disponeva delle Soft, decisamente meno performanti. Eppure, nonostante questa situazione di evidente diversità tecnica tutta a vantaggio del pilota della Ferrari, Raikkonen alla fine non è riuscito ad avere la meglio. A parte leggete le diverse interpretazioni in merito al contatto avvenuto tra i due piloti.

I Commissari Fia però hanno preso la decisione giusta a non punire Verstappen, che pur correndo duramente, è sempre rimasto nei limiti del regolamento. Per Maurizio Arrivabene invece, proprio in quel duello Kimi Raikkonen avrebbe dato il meglio di se, senza considerare i fattori legati alle gomme detti prima. Confermando come alla Ferrari spesso vedano una gara molto diversa da quella che appare nella realtà.

Vettel quarto, regolare e costante

Sebastian Vettel invece ha concluso al quarto posto, dopo una corsa regolare e costante. *«Se avessi potuto superare Ricciardo lo avrei fatto. Lui fatica con le gomme e avevamo una strategia migliore, ma qui è molto difficile sorpassare, quindi non è stato possibile salire sul podio anche se ce l'ho messa tutta fino alla fine. In ogni caso, il passo oggi era buono, credo che con una posizione migliore in qualifica saremmo saliti sul podio. All'ultima sosta non ho messo le gomme supersoft. Ci stavo pensando, ma credo che quando ci siamo fermati ci fossero ancora una trentina di giri da fare, mi sembravano troppi, quindi abbiamo scelto le gomme soft. Ma complessivamente possiamo essere contenti, anche se non del quarto posto, perché siamo qui per vincere e questo obiettivo non cambia. Le Mercedes avevano un degrado delle gomme migliore, questo si è visto giro dopo giro. La differenza su un singolo giro non è tanta, ma alla distanza diventa rilevante». Negli ultimi giri, Vettel si è ravvicinato a Ricciardo a meno di un secondo, ma di fatto non è mai riuscito a costruire una manovra di sorpasso. Sebbene anche lui, come Raikkonen rispetto a Verstappen, disponesse di gomme più fresche. Ricciardo infatti aveva effettuato il secondo cambio gomme al 33° giro, Vettel al 41° giro. Una differenza di 8 giri di percorrenza che in termini di grip meccanico avrebbe dovuto mettere Vettel in una posizione di maggiore sicurezza. Per attaccare la Red Bull in fase di frenata, dal momento che in rettilineo comunque il motore Ferrari era superiore in termini di potenza. Eppure nonostante una velocità massima superiore - Vettel 322,3 km contro i 318,8 di Ricciardo - e nonostante gomme più fresche, Vettel non ce l'ha fatta. Ennesima conferma della complessità attuale dei problemi tecnici della Ferrari. Che anche questa pista ha messo in evidenza in modo piuttosto evidente. E invece che prendersela con i commissari, forse Arrivabene dovrebbe porre delle domande ai suoi piloti, sul perché le Red Bull fossero sulla carta così insuperabili. ●*



il caso del Gp

Kimi accusa Max di scorrettezze

RAIKKONEN NON ESAGERA LA POLEMICA MA TIENE A PRECISARE CHE SECONDO LUI VERSTAPPEN ERA PASSIBILE DI PENALTY

IN PASSATO HO VISTO PILOTI PENALIZZATI PER MANOVRE MENO EVIDENTI DI QUELLA DI VERSTAPPEN

KIMI RAIKKONEN



Probabilmente è stato l'unico momento davvero intenso di questo Gp. Il duello per il quinto posto tra Kimi Raikkonen e Max Verstappen. Alla fine, come già era successo a Barcellona e a Spielberg, la spunta ancora il pilota della Red Bull, ma questa volta Raikkonen non ci sta e accusa il pilota olandese di scorrettezze. *«Purtroppo siamo stati penalizzati dalle qualifiche di ieri - sottolinea Kimi - che ci hanno fatto partire molto indietro. In gara la vettura era molto performante ma siamo partiti troppo indietro per poter ottenere un risultato migliore. Per quanto riguarda Verstappen, non sono io a decidere se oggi si sia comportato in modo corretto o meno, non spetta a me la decisione, ma in precedenza ho visto piloti penalizzati per manovre meno evidenti. Ma non sono io che devo giudicare. Sono deluso perché non sono riuscito a superarlo, ma la vettura andava bene, aveva un'ottima velocità, tuttavia questo non è uno dei circuiti dove superare sia una cosa semplice. Ogni volta che battezzavo una traiettoria, lui si muoveva nella stessa direzione e io non sapevo dove andare. Quando ci*



siamo toccati ho danneggiato l'ala anteriore e questo ha compromesso anche l'efficienza della vettura nei successivi tentativi. Peccato perché se fossi riuscito a passare subito Verstappen, poi avrei raggiunto il gruppo di testa».

Verstappen invece ritiene di non avere fatto nulla di scorretto. Opinione confermata dai commissari che sull'episodio del contatto tra la Ferrari e la Red Bull non hanno nemmeno aperto una indagine, ritenendolo così una semplice manovra di gara. «Riguardo alla mia battaglia con Raikkonen io ho semplicemente protetto la posizione. Ho guidato duramente cercando di non commettere errori o di non bloccare le ruote in fase di frenata. Tutto si è svolto in maniera corretta. Io ho cambiato linea solo una volta, sarebbe stato davvero curioso se mi avessero punito per questo. L'ho visto arrivare negli specchietti, ha compiuto una manovra davvero ottimistica pensando di passare in profondità in quel punto, così all'interno mi ci sono messo io e lui ha dovuto frenare. Lui ha sbagliato, ha bloccato la ruota in frenata e mi ha colpito nel posteriore o la mia ruota, non lo so. Sono cose che capitano».

Verstappen ha ragione, non ha fatto nulla di scorretto e i commissari hanno fatto bene a non punirlo. Il regolamento consente di cambiare linea una volta, ed è quello che ha fatto con mestiere e talento. Non è mai andato a zig zag, ha sempre rispettato le regole in caso di duello ravvicinato. Quando lo seguiva cercando un pertugio per passare, Raikkonen via radio aveva detto: «Si è mosso prima a destra e poi a sinistra, quando in quel posto c'ero io. Se non

**UN FINALE FATTO
DI TENTATIVI RINTUZZATI**
Malgrado nel finale Kimi si sia avvicinato di nuovo a Max, dopo la toccata con l'ala anteriore, il giovane olandese è riuscito a difendersi senza problemi. Nell'altra pagina, Raikkonen con la compagna Minttu Virtanen: i due sono prossimi al matrimonio

**TUTTO SI È SVOLTO
IN MANIERA
CORRETTA:
IO HO CAMBIATO
LINEA SOLTANTO
UNA VOLTA**

MAX VERSTAPPEN



la pianta di muoversi in continuazione faremo un incidente. Prima di lui aveva scelto quella traiettoria, lui lo ha fatto dopo che io avevo cambiato posizione. Non è stato corretto».

In realtà il duello ha messo in mostra la diversa determinazione, la diversa ossessiva combattività, che ci può essere tra un pilota di 18 anni e uno di 36. Raikkonen è sufficientemente esperto per sapere che Verstappen non ha fatto scorrettezze ma ha protetto la posizione usando tutta la pista, compiendo però solo un cambio di linea. In quel momento la Ferrari era più veloce della Red Bull. Ma Raikkonen non è riuscito a passare, in frenata ha anche danneggiato il flap anteriore, mentre il secondo tentativo effettuato in fondo al rettilineo di arrivo, è stato poco incisivo, terminando ben oltre la via di fuga a ruote bloccate. Ma anche in quel caso Verstappen non aveva fatto nulla di scorretto. Semplicemente progressivamente si era portato più all'esterno per togliere centimetri di pista fondamentali per Raikkonen per portare a termine la manovra di sorpasso. La vera forza di Verstappen è che corre come un "vecchio", conosce tutti i trucchi del mestiere, che mette in pratica con la determinazione e l'aggressività di un giovanissimo. In altre parole, un cocktail esplosivo, difficilmente battibile. E per la terza volta, quest'anno, Kimi Raikkonen è rimasto dietro. Nonostante potesse disporre dell'aiuto dell'ala mobile e le sue gomme fossero più veloci e più fresche di 12 giri rispetto a quelle di Verstappen. Particolare non da poco per valutare il talento e la sensibilità di guida del pilota olandese. ●

Il gioco delle coppie

il mercato
al Gp

SI ANIMANO LE TRATTATIVE IN CHIAVE 2017. BUTTON-STROLL IL NUOVO DUO WILLIAMS. CON BOTTAS E OCON DESTINATI ALLA RENAULT. TANTE LE VOCI

BUDAPEST - Con i rinnovi dei contratti a Kimi Raikkonen e Nico Rosberg, il mercato piloti si concentra ora sui team di secondo livello, molti dei quali pianificano una radicale rivoluzione per il prossimo anno. Primo tra tutti la Williams, che probabilmente sostituirà entrambi i piloti, come conseguenza di una stagione piuttosto negativa per il team inglese. Oltre a Felipe Massa, a cui già a Montecarlo Claire Williams aveva comunicato l'intenzione di non rinnovare, essendo scaduta l'opzione contrattuale; ora anche Valtteri Bottas viene dato come partente. La nuova coppia di piloti della Williams sarà formata da Jenson Button e Lance Stroll, a cui basterà arrivare entro i primi tre del campionato Fia F.3 per ottenere la super licenza. Con Stroll, la Williams ripeterà lo stesso programma messo in atto prima con lo stesso Bottas e con Maldonado. Assumendo direttamente un pilota dalle formule minori per portarlo alla F.1. Nel caso di Stroll, determinante sarà la sponsorizzazione che il padre Lawrence garantirà alla Williams. Si parla di 60 milioni di dollari spalmati su due anni. Reperiti grazie ai suoi contatti sul mercato finanziario di Hong Kong. Button invece, che lascerà la McLaren per fare posto a Vandoorne, chiuderà alla Williams la sua carriera dopo averla iniziata nel 2000. Pat Symonds, che con Button aveva lavorato alla Benetton, dice: «*Button è un grande pilota e avendo iniziato la sua carriera alla Williams gode di un affetto particolare. Siamo amici da molti anni, ho potuto valutare il suo talento quando eravamo insieme alla Benetton. E ancora oggi rimane tra i migliori. Spero che il prossimo anno sia ancora in F.1, alla Williams o con un altro team*». Anticipando così di fatto il suo arrivo. A Bottas la Williams rimprovera una certa carenza di sensibilità tecnica, nell'adattare la sua guida alle mescole più tenere. Inoltre Button con il suo palmares sarebbe più vendibile agli occhi degli sponsor.

Cambia anche la coppia Renault

Altra squadra che cambierà l'attuale coppia di piloti è la Renault, che dal 2017 non avrà più bisogno di ricorrere a piloti paganti come Palmer e Magnussen. Con il team francese dovrebbero correre Valtteri Bottas e Esteban Ocon, "prestato" dalla Mercedes per due anni. Recentemente Frederic Vasseur si è incontrato con Didier Cotton, manager di Bottas per finalizzare i dettagli di questa operazione. Con Bottas - a livello statistico nella storia della F.1, il pilota con il maggior numero di punti ir-

dati che non ha mai vinto - la Renault prenderebbe un pilota esperto e veloce, di cui quest'anno ha sentito drammaticamente l'assenza. Ocon invece potrebbe già debuttare negli ultimi Gp di campionato, in Brasile e Abu Dhabi, ma per il 2017 il suo contratto è già stato definito nei dettagli. Alla Renault ci spera anche Sergio Perez, che a Budapest ha di nuovo smentito VJ Mallya, che invece lo dava confermato alla Force India. «*Tutti sanno che il mio nome è associato a quello di importanti sponsor - spiega il messicano - sul mercato ci sono alternative interessanti alla Force India, penso alla Renault. Decideremo a settembre dove correre*». A prescindere dai soldi che porta, Perez però viene ritenuto dalla Renault una alternativa meno interessante rispetto a Bottas.

Haas, conferme solo a settembre

Situazione incerta anche alla Haas. Che nonostante la presenza di contratti pluriennali, ha detto che confermerà solo a settembre i propri piloti. Grosjean sperava in una chiamata Ferrari. Nella sua testa pensava che la Haas sarebbe stato una sorta di "parcheggio" prima di prendere il posto di Raikkonen alla Ferrari. Per questo lo scorso anno aveva detto no alla Renault. Ora alla Haas potrebbe arrivare Charles Leclerc, qualora riuscisse a vincere il campionato di Gp3, perché la Ferrari vorrebbe valutare il potenziale del giovane pilota francese in condizioni di gara, prima di costruire su di lui l'eventuale dopo Raikkonen. «*Devo vincere il campionato Gp3 per ottenere la super licenza - puntualizza Leclerc - altri piloti hanno già dimostrato che il passaggio dalla Gp3 alla F.1 è fattibile. Se avrò l'opportunità, la coglierò al volo*». Se la Ferrari vuole, ha la forza per collocare Leclerc alla Haas e in quel caso a partire potrebbe essere Esteban Gutierrez. Che potrebbe riciclarsi alla Sauber o alla Force India. Ma anche Grosjean, consapevole che per lui non ci sarà mai una chance alla Ferrari, ora sarebbe felice di potere tornare alla Renault. Ma dopo il no detto lo scorso anno, per lui difficilmente ci sarà posto.

McLaren, Vandoorne con Alonso

Alla McLaren invece toccherà a Button lasciare il posto per Vandoorne, mentre Alonso sarà al suo terzo anno di contratto con il team di Ron Dennis. Poi deciderà o meno se lasciare la F.1 dal 2018. A questo proposito, Radio box parla di una voce curiosa. Ossia che Sebastian Vettel starebbe "frenando" per rinnovare il contratto con la Ferrari dopo il

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Dopo che si sono sistemati i tasselli nei team di vertice si anima il mercato per Williams e Renault destinate a cambiare le coppie dei piloti; movimenti anche in Haas e Toro Rosso. A destra, Giovinazzi





Jenson **Button**

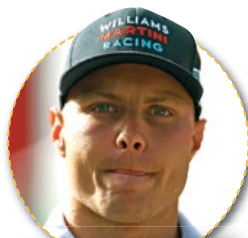


Lance **Stroll**

F1 2017 ANCORA ALCUNI PUNTI INTERROGATIVI

Mercedes	Hamilton-Rosberg
Ferrari	Vettel-Raikkonen
Red Bull	Ricciardo-Verstappen
Williams	Button-Stroll
Renault	Ocon-Bottas?-Perez?
Force India	Hulkenberg-Perez?-Gutierrez?
Haas	Grosjean-Leclerc?-Gutierrez?
Toro Rosso	Sainz-Kvyat?-Gasly?-Giovinazzi?
Sauber	Ericsson-Nasr?-Kvyat?
Manor	Wehrlein-Rossi?-Nasr?
McLaren	Alonso-Vandoorne

2017, non perché interessato alla Mercedes come aveva detto scherzando Christian Horner. Cosa per lui impossibile visto che Hamilton e Rosberg ci saranno ancora almeno sino a fine 2018. Vettel piuttosto starebbe considerando un posto in McLaren nel 2018, qualora il motore Honda si rivelasse finalmente competitivo e la Ferrari non riuscisse ad uscire dalla attuale crisi tecnica.



Valtteri **Bottas**

Toro Rosso, Kvyat appeso a un filo

Alla Toro Rosso è appeso ad un filo il destino di Kvyat, in difficoltà nel confronto diretto con Sainz. Il russo potrebbe essere sostituito da Gasly o da Giovinazzi, qualora il pilota italiano riuscisse a laurearsi campione della Gp2. Alla Toro Rosso si è offerto anche Nasr che porterebbe circa 15 milioni di dollari di sponsor.

Cesare Maria Mannucci



Esteban **Ocon**





Pure i cordoli mostrano i lamenti del Gp limiti

i lamenti
del Gp

A PROPOSITO DI INFLAZIONE DI REGOLE E CONTROLLI CAPILLARI ORA TOCCA AI BORDI ELETTRONICI, VERSO I QUALI I PILOTI SI SONO DIVISI

BUDAPEST - Ci lamentiamo che la F.1 sia piena di regole e controlli eccessivi. Che tutti gli aspetti - tecnici e sportivi - siano in mano ai commissari Fia, che ai piloti e ai team non sia più lasciato il libero arbitrio su nulla. Che persino le comunicazioni tra piloti e box siano controllate e vagliate, come la Stasi riusciva a fare all'epoca della guerra fredda. Tutto vero, però bisogna riconoscere che a queste degenerazioni regolamentari, a volte, ci si è arrivati per colpa dei piloti. A Budapest torna di attualità il problema dei cordoli e del non rispetto dei limiti della pista e debuttano i cordoli elettronici. Ennesimo parametro che ora la direzione gara dovrà controllare mediante computer e sensori, per stabilire chi va oltre i limiti designati e chi trae vantaggi da questa procedura. Novità costosa, che ha interessato numerose curve del circuito magia-

ro. Decisione figlia in parte delle polemiche scaturite durante il Gp d'Austria, quando i "dissuasori", ossia i cordoli gialli alti 5 cm, posti all'estremo limite della via di fuga, dopo il tappeto verde, erano stati criticati da molti piloti e avevano anche causato numerosi cedimenti meccanici. Ricordate la furia di Kvyat, quando sulla Toro Rosso aveva ceduto la sospensione posteriore, dando origine a uno spaventoso incidente. Al pilota russo non andavano bene i cordoli alti, così come non vanno bene i cordoli elettronici. Forse perché lui interpreta un circuito di F.1 come uno spazio infinito dove potere mettere le ruote ovunque. «Era meglio con i normali cordoli - dice Kvyat - non servono tutti questi dispositivi elettronici. Si direbbe che chi prende queste decisioni, non ha idea di quello che stia facendo. Ora ci sono nuovi sensori, che forse funzioneranno bene o



forse no. Ma preferisco credere più ai miei occhi che a dei sensori. I cordoli elettronici sono una schifezza, basterebbe mettere l'erba o la ghiaia, che sono cose visibili». In Austria, il pilota russo aveva detto di preferire i cordoli verniciati sull'asfalto o il tappeto. E se ognuno li oltrepassava, "chisseneffrega". A Silverstone Bottas ha detto: «I cordoli alti non andavano bene per i problemi che potevano causare alla vettura, ma la loro finalità era corretta. Mente chi dice che con il tappeto si ottiene lo stesso effetto, perché il tempo perso quando ci finisci sopra sono pochi centesimi, e il controllo della vettura è garantito. Meglio tornare all'erba e alla ghiaia, chi esce ci rimane piantato. Dopo pochi Gp credo che alcuni piloti che abitualmente non lo fanno mai, inizierebbero a rispettare i limiti della pista. Che poi vuole dire rispettare anche gli altri».

Il problema però è che con la ghiaia, una vettura potrebbe impuntarsi, capovolgendosi, mentre l'erba, in caso di bagnato, farebbe aumentare la velocità verso le barriere.

Vettel si schiera contro la novità

Sebastian Vettel si è schierato contro i nuovi cordoli elettronici: «Se giriamo su delle piste in cui si è più veloci uscendo dalla sede stradale, c'è qualcosa che non va. Un pilota tende a percorrere la traiettoria più veloce, e quella dovrebbe essere pista. Hanno speso molti soldi per cambiare i cordoli. È una cosa che non mi piace, perché i cordoli sono sempre stati elementi che identificano un tracciato, proprio perché differenti da pista a pista. Renderli tutti uguali appiattisce le differenze tra i circuiti». Ma in discussione non c'è la "regionalizzazione" dei circuiti, quanto il fatto che i piloti sistematicamente abusino dei limiti della pista per coprire i loro reiterati errori. Perché allora in caso di una S, un pilota avrebbe diritto di attraversarla, tagliandola, perché quella sarebbe la traiettoria più veloce. In realtà, sin dalle formule minori, i piloti non sono più abituati a pagare per i loro errori di guida. Trasformando la guida di una F.1 in una sorta di off-road tutta asfaltata, che ha contribuito a livellare i

valori in basso. Perché di questo parliamo. Di errori di guida che la quasi totalità dei piloti commettere regolarmente a ogni Gp e che ormai da 15 anni, restano impuniti. I cordoli ad altezza progressiva non hanno mai funzionato come deterrente. Ci erano riusciti i cordoli austriaci, subito criticati per i danni che arrecavano alla solidità delle vetture. Perché, per alcuni piloti, nemmeno quello è un parametro da considerare e tenere nel dovuto conto.

Scomparsi i deterrenti ad altezza variabile

Ma come sono fatti i nuovi cordoli elettronici? Nelle curve 4 e 11, quelle più soggette a tagli, i nuovi doppi cordoli sono stati installati al posto dell'erba artificiale. Però la via di fuga dopo i cordoli, è posta alla stessa altezza. Sono scomparsi i deterrenti ad altezza variabili per impedire di passare il limite, sostituiti da sensori posti a 1,6 metri di distanza, che avvertono se una vettura mette le quattro ruote oltre questo spazio.

Modifiche anche alle curve 6 e 7, dove i precedenti cordoli sono stati sostituiti dai cosiddetti "cordoli stile Abu Dhabi", ossia piastre di acciaio larghe 50 mm, posizionate nei punti di corda, alla stessa altezza del primo cordolo, per evitare sollecitazioni alla meccanica.

Button si mostra a favore e pure Hamilton!

Jenson Button si è detto favorevole al sistema dei cordoli elettronici: «Mi piace perché eviterà le polemiche interpretative, è positivo arrivare ad una uniformità generale tra i cordoli dei vari circuiti. Bisogna fermare la moda di oltrepassarli. Il controllo elettronico può essere un buon sistema». Favorevole anche Lewis Hamilton: «Guardate quello che è successo a Silverstone, dove i piloti erano autorizzati a tagliare la strada alla curva Luffield ma non potevano farlo alla Copse. Bisogna creare una uniformità di giudizio».

Tolleranza iniziale, poi la penalità

«I commissari Fia non saranno più vincolati al rapporto dei commissari lungo la pista oppure al fatto se in quel momento c'erano le riprese tv - dice Alonso - è una tecnologia già esistente, giusto che la F.1 la utilizzi».

Al briefing prima del via, Charlie Whiting ha detto che in gara sarebbero state tollerate tre escursioni con tutta la vettura oltre i cordoli, poi sarebbero scattate le penalità.

Che con coerenza sono state subito inflitte nella gara di Gp2. In Ungheria la Fia ha fatto un esperimento, poi, se la cosa avrà riscontri positivi, il dispositivo sarà implementato su tutti i circuiti della F.1. Con la speranza che là dove non hanno funzionato i deterrenti fisici, ci riescano le immancabili prove virtuali.

Ma se il risultato di un Gp sarà alterato da una penalità inferta dai Commissari Fia per una infrazione rilevata attraverso i nuovi cordoli elettronici, non criticiamo come sempre la F.1 moderna. Perché sono stati i piloti con il loro comportamento in pista, a portare all'introduzione di questo ennesimo parametro regolamentare controllato elettronicamente.

Cesare Maria Mannucci

DELIMITAZIONI DIFESE DA SENSORI

In F.1 non c'è più spazio per il fuoripista furbo, che porta a migliorare il tempo sul giro. Traiettorie larghe come quella di Hulkenberg, ora sotto, sono a rischio...



Guerra partigiana

veleni dal Gp

LA QUERELLE FRA MONZA E IMOLA PER IL GP D'ITALIA CONTINUA, SENZA ESCLUSIONE DI COLPI. COMPRESO IL RICORSO AL TAR DA PARTE DI CHI GESTISCE L'IMPIANTO EMILIANO

BUDAPEST - Cominciamo dalla novità. Come anticipato ad AS da Uberto Selvatico Estense durante il GP di Baku; Formula Imola - società che gestisce l'autodromo Enzo e Dino Ferrari - ha presentato ricorso contro l'Acì al Tar del Lazio per «Impugnare il provvedimento con il quale l'Acì ha negato a Formula Imola l'utilizzo della titolazione Gran Premio di Italia nonché l'accesso ai fondi che, con la legge di stabilità, sono stati destinati all'organizzazione del Gran Premio di Italia di F.1».

In poche parole, Uberto Selvatico Estense, presidente di Formula Imola, forte di normative comunitarie chiare e inequivocabili contesta il fatto che Acì e Csai abbiano voluto riservare solo a Monza, il diritto di organizzare il Gp d'Italia, destinando all'autodromo lombardo il contributo statale di circa 13 milioni di euro senza previa consultazione con al-



SUTTON-IMAGES.COM

tri possibili candidati. Sebbene la legge di stabilità menzionasse l'autodromo di Monza nello specifico.

Le conseguenze del ricorso al Tar

Il ricorso al Tar che conseguenze pratiche potrà avere? Non certo quello di bloccare l'organizzazione del Gp d'Italia a Monza, perché il Tar non sarebbe competente, quanto piuttosto bloccare l'erogazione dei fondi statali. Provvedimento che poi avrebbe lo stesso effetto, visto che alla Sias, società che gestisce l'autodromo di Monza, verrebbero tagliati 13 milioni, indispensabili per pagare parte del "gettone" richiesto da Ecclestone.

Ricordiamo che l'Acì è equiparato ad ente pubblico in quanto soggetto al controllo amministrativo del Ministero dei Trasporti. Quindi il Tar sarebbe perfettamente legittimato a bloccare l'erogazione dei fondi.

Nello stesso tempo Federico Bendinelli, da sempre uomo di fiducia di Ecclestone, che nella precedente organizzazione di Monza occupava un ruolo chiave, è ora diventato il nuovo Presidente dell'Acì Bologna e sarà affiancato da Piero Galletti e Domenico Salcito. Una novità importante, perché Formula Imola, oltre a disporre di un contratto già firmato con Ecclestone per disputare il Gp d'Italia 2017, riesce ora a portare dalla propria parte l'uomo che ha sem-



Coni. Che di fronte ad un contratto già firmato tra Ecclestone e Imola, evidentemente non considera "un'idea fattibile" il Gp d'Italia a Imola. Angelo Sticchi Damiani, nel frattempo, ha dichiarato che prima del Gp d'Ungheria sarebbe stata inviata ad Ecclestone una bozza d'accordo. Ennesimo proclama annunciato ciclicamente che ci riporta indietro di tre mesi, quando un Ecclestone piuttosto seccato disse a Montecarlo: «Sticchi Damiani non deve fare nessuna proposta o dettare scadenze. La cosa è semplice, c'è solo un contratto discusso in precedenza da firmare, che sto ancora aspettando. Nessuno ci detta le condizioni e i tempi per accettarle. Il resto sono problemi interni a Monza, che ormai non riesco più nemmeno a comprendere».

Ecclestone non ne può più

A Budapest, Ecclestone non ha cambiato i toni: «Ormai sono stanco, Sticchi Damiani mi ha mandato l'ennesima mail che leggerò la prossima settimana. Dice che è un'altra proposta, ma di cosa visto che tutto era stato già discusso e approvato? Se dice che ci sono i soldi, di cosa dobbiamo ancora discutere?».

Poteri forti contrapposti

Ancora in attesa del contratto discusso all'epoca con Roberto Maroni, presidente della Lombardia, e che ancora non è stato restituito firmato, Ecclestone si sente raccontare storie che di fatto non lo riguardano. E non lo interessano. Come la volontà della Regione Lombardia di rilevare parte delle quote della Sias - la società che gestisce l'autodromo di Monza - in cambio di un contributo di 5 milioni annui per 5 anni. Oppure come il fatto che Acì Sport potrebbe entrare nella società che gestisce l'autodromo di Monza. Storie "regionali" di scarso interesse nazionale, ancor meno europeo, che però da anni bloccano le trattative per il rinnovo del contratto per mantenere la F.1 in Italia. «I soldi ci sono» ripetono ormai da due anni a Monza ma per adesso ci sono stati solo cambi di persone ai vertici della Sias o sentenze della magistratura. Come quella dell'11 luglio 2016 che ha condannato Enrico Ferrari, ex-direttore dell'autodromo di Monza, a 4 anni e 4 mesi per gravi irregolarità amministrative commesse durante il suo mandato.

Poteri forti contro

Entro la fine di luglio Monza e Acì potrebbero annunciare la firma del contratto con Ecclestone per mantenere la F.1 e il Gp d'Italia per altri cinque anni a Monza. Però, con il ricorso di Formula Imola pendente al Tar e il già annunciato ricorso alla Corte Europea non è detto che il Gp a Monza si faccia per davvero. Perché Malagò e Sticchi Damiani potranno anche ribadire che non esiste un'alternativa a Monza.

Ma di questo dovranno essere convinti anche i giudici. Di fronte ad un contratto esistente firmato con Ecclestone, e ad un circuito - Imola - che possiede lo stesso grado di omologazione Fia di Monza; da un punto di vista legale sarà una teoria un po' bizzarra da sostenere.

Cesare Maria Mannucci



GETTY IMAGES

pre tenuto i rapporti con Ecclestone per mantenere la F.1 in Italia.

Malagò vuole solo Monza

Sull'altro fronte invece, Monza continua a farsi forte degli appoggi politici, visto che anche la settimana scorsa Giovanni Malagò, presidente del Coni, ha dichiarato: «La situazione del Gp d'Italia sarà chiarita a breve. Presto verrà inoltrata un'offerta e comunque l'Acì, che è il depositario sportivo di questa trattativa, vuole assolutamente Monza. Non mi risulta che ci siano altre idee fattibili». Un'affermazione forte e anche grave, quella del Presidente del

IMOLA VS MONZA

L'ultima volta della F.1 a Imola, sopra, per il Gp di San Marino: era il 2006, vinse Michael Schumacher. In alto, la magica invasione di pista a Gp d'Italia concluso a Monza.

A sinistra, Uberto Selvatico Estense, Presidente della società Formula Imola

Per fortuna che c'è **Ricciardo**

ALL'HUNGARORING DANIEL TORNA
A SORRIDERE, PERCHÉ GIUNGENDO
TERZO DAVANTI A VETTEL
HA RIDIMENSIONATO
IL CASTIGAMATTI VERSTAPPEN



Fa tornare in mente Giorgio Gaber. Il che costituisce merito a parte. "Ma per fortuna che c'è Ricciardo che da solo gioca a biliardo". La canzone è storpiata e datata ma non importa. Poi trattasi di un ragazzo appassionato di rugby, il che significa disporre di un sesto senso fondamentale, di umorismo e dedizione; di altruismo e forza di volontà. A questo aggiungiamo la conquista fresca del terzo posto in classifica assoluta, con sconcerto e sconforto del ferrarificio tutto, Vettel compreso. Insomma, qui celebriamo Daniel, l'australiano della Red Bull, senza alcuna fatica. Se lo merita per le ragioni appena snocciolate, perché il suo sorriso rischiarava una valle di musoni, lamentosi cronici, ragazzi aridi e stitici; perché la sua vita è cambiata in maniera più brutale che radicale e lui, di fronte a 'sto collo gobbo del destino, ha tirato fuori le palle. Senza

IL SORRISO DELLA RINASCITA PSICOLOGICA

Una gara disputata da gran combattente e soprattutto ben davanti all'ingombrante compagno di squadra Max Verstappen, che stavolta s'è accontentato di arrivarci dietro, quinto alla fine. Ecco il motivo per cui la felicità di Daniel Ricciardo, terzo in Ungheria, è esplosa come di fronte a una sfida importante vinta

smettere di sorridere, peraltro.

Di cosa stiamo parlando? Di questo: una mattina di maggio il suo papà Helmut gli ha fatto trovare nel tinello di casa un amichetto nuovo. Max il nome, Verstappen il cognome. Il che significa accettare il fatto di dividere la casa, il bagno, il letto a castello, con uno tra i più devastati spaccamaroni della storia. Uno che ti ruba l'unica saponetta, che fa sparire la (tua) brioche alla velocità della luce, uno svelto in tutto, affamato sempre, bravissimo a scuola, tutti 9 e 10, padrone di molte lingue straniere compreso il polacco e alcuni dialetti cinesi. Ora, una persona normale, schiacciata dentro un contesto del genere, comincia con l'andare in analisi e finisce con l'andare a ranare. Soprattutto dopo aver compreso che il nuovo inquilino non fa nemmeno finta di usare le buone maniere. Arriva, spazzola il frigorifero, e ciao.

Un po' tutti, a essere sinceri, abbiamo temuto per la sua salute fisica, per la sua salute mentale, per l'evoluzione possibile di una storia peraltro bellissima sin lì. Perché il bimbo è davvero un prodigio, perché uno come Ricciardo, dentro un confronto così carico e seguito, aveva moltissimo da perdere, a cominciare da una reputazione tutta smalto. Invece, Daniel guadagna. Punti, stima e rispetto. C'è da dire che la sua Red Bull gli permette una certa sciambola, migliorando, arringando e attaccando la Ferrari del suo ex amichetto Sebastian; lui ci mette l'esperienza, abbinata all'intelligenza: un mix capace di generare risorse clamorose.

Verstappen è partito fortissimo vincendo in Spagna. Lui avrebbe voluto replicare a Montecarlo dove - in un frangente delicatissimo - è mancata proprio la sua squadra. Ha cominciato a patire, a soffrire ma ha scovato anche una riserva di argento vivo meravigliosa, ripristinando di fatto un equilibrio interiore e rendendo incerto un paragone che in molti avevano già liquidato come rischioso se non impietoso, visto l'andazzo di Max: una vittoria e due secondi posti in sette gare. Lui: senza vittorie, più rapido in qualifica, più costante. Solido, in definitiva, capace di accettare e di affrontare una convivenza che farebbe perdere la trebisonda a molti, moltissimi suoi colleghi.

Fare il tifo per Ricciardo, non è difficile. Ha più crediti da riscuotere rispetto a Verstappen, è una figura fondamentale per questa Formula 1. Soprattutto ora, mentre mostra di salvare una gradevolissima leggerezza. Potrebbe, avrebbe potuto, metterla giù dura. Tiene duro. Convinto, con il carattere dei veri campioni, che un compagno tanto ostico lo renda più attento, tonico, determinato. Beh, non è da tutti. Pur accogliendo l'ipotesi che Max gli renderà la vita sempre più difficile; pur considerando che sudare come un forsennato dentro casa, gli farà sembrare più semplice combattere con chiunque. ●

GETTY IMAGES

8

Nico Rosberg

Shaglia la partenza, perde il vantaggio della pole, la vittoria e anche la leadership di campionato. Alle spalle di Hamilton non fa nulla per attaccarlo, forse perché deve già osservare le nuove regole di ingaggio previste da Toto Wolff per evitare duelli fratricidi in casa Mercedes.

Daniel Ricciardo

Una buona gara che conclude sul podio, ma dalla quale forse alla vigilia si aspettava di più. Invece il suo ritmo in gara è lontanissimo da quello delle Mercedes. Si gioca tutto al via quando alla prima curva arriva affiancato alle Mercedes e riesce pure a passare Rosberg. Che però lo ripassa alla curva successiva. Al termine più contento per avere battuto Verstappen che per il risultato in se.

Max Verstappen

Un'altra gara eccellente, anche se il 5° posto finale gli va stretto. Impeccabile nel suo duello ravvicinato con Raikkonen, ci ricorda Jack Brabham come "cattiverie" che riesce a fare pur restando nel regolamento. Con gomme più vecchie e meno performanti, manda in crisi il pilota della Ferrari, che cade in tutte le trappole che Verstappen gli prepara con perfidia a ogni curva.

Fernando Alonso

Una gara perfetta. Perché dopo i team ufficiali di Mercedes, Ferrari e Red Bull, c'è lui, al 7° posto, con un motore Honda che anche su una pista così lenta mostra i suoi limiti. Che Alonso compensa correndo in modo perfetto, ottenendo il massimo dal potenziale della sua vettura. Per tre volte va oltre il limite della pista, dai box gli dicono che alla prossima scatterà la penalità e lui non lo fa più. Maestro anche in quel caso nello sfruttare le condizioni a suo vantaggio.

7

Sebastian Vettel

Con una Ferrari che forse potrebbe essere da podio e che mette in pratica una buona strategia, Vettel invece conclude al 4° posto, incapace negli ultimi giri di superare Ricciardo, nonostante fosse in una situazione più favorevole in termini di gomme. Al via parte normale, si mette dietro le Red Bull e lì resta sino alla fine. Ma pure lui non è certo al massimo del suo rendimento.

Kimi Raikkonen

Conclude al 6° posto, e considerando che partiva dalla 14esima posizione, dovrebbe essere contento. Non commette errori ma nel duello ravvicinato con Verstappen va un'altra volta in crisi. Non riesce a fare pesare la sua maggiore esperienza, e, nonostante avesse una vettura più performante e gomme più veloci e più fresche, si giustifica chiedendo l'intervento dei commissari e accusando Verstappen di scorrettezze. Che vede solo lui.

6

Valtteri Bottas

Con una Williams in cronica difficoltà sulle curve lente, il suo 9° posto finale non è neanche male. Al via parte bene, precede subito le Force India, gestisce l'usura delle gomme. Ma mentalmente è forse un pilota con la valigia in mano, pronto a cambiare squadra. E si vede.

COLOMBO



RICCIARDO ESCLUDE DAL PODIO SEB

Ricciardo, sotto, 3°, ha tenuto dietro Vettel, escludendolo dal podio. Sopra, Hamilton, perfetto vincitore e, in basso, Alonso, ottimo 7°

SUTTON-IMAGES.COM





GETTY IMAGES

IL TOP DEL GP

Lewis **Hamilton**

Gara perfetta, che vince al via quando scatta meglio di Rosberg e alla prima curva si ritrova subito al comando. Da quel momento corre in modo conservativo, ben entro i limiti di percorrenza delle gomme. Per nulla preoccupato di Rosberg che alle sue spalle non fa nulla per insidiarlo. Alla fine si ritrova sudato solo per il caldo.

10



5

Nico Hulkenberg

Troppi errori, al via parte male e perde numerose posizioni, poi durante il cambio gomme pasticcia con la frizione, si sposta dalla postazione rallentando la procedura ai box. Alla fine conclude al 10° posto, doppiato, ma ormai non riesce più a finire un Gp senza commettere sbagli che poi si rivelano determinanti.

Jenson Button

Si ritira al 60° giro per un problema idraulico che riguarda i freni. Con il pedale a fine corsa, dai box gli dicono che interruttore usare per risolvere il problema ma viene penalizzato perché si tratta di una informazione non consentita. Con humor britannico commenta: «Ah, i freni non sono un argomento inerente la sicurezza? Bene!». Nei primi giri era in scia ad Alonso ma perde terreno per le noie tecniche.

Sergio Perez

Sarebbe tra i pochi piloti che tenta la strategia di un solo cambio gomme. Monta le gomme medie ma la cosa non funziona e si ferma un'altra volta, quando dai box non sono pronti. Perde molto tempo e conclude all'11° posto. Su una pista davvero poco amica per la Force India.

Jolyon Palmer

Forse la sua migliore gara con la Renault. Quando ormai pregustava la gioia di un punto, compromette tutto con una uscita di pista, a causa della quale si classifica 12°, doppiato. Ma forse per la prima volta, errore a parte, corre come un vero pilota di F1 dovrebbe fare.

Esteban Gutierrez

Termina al 13° posto, lamentando problemi ai freni. I commissari lo penalizzano di 5" per avere ostacolato Hamilton in fase di doppiaggio ma in realtà il messicano era in curva e non poteva buttarsi fuori per fare passare la Mercedes.

Romain Grosjean

Si lamenta di tutto: della strategia, della sua vettura. Al termine non va oltre il 14° posto. Nei primi giri non andava male e riusciva a precedere Raikkonen sino al primo cambio gomme. Poi sprofonda.

Felipe Nasr

Alla ricerca di un volante 2017, Nasr massimalizza lo scarso potenziale della sua vettura, in difficoltà nelle curve lente. Non commette errori, parte bene, conclude 17°.

4

Kevin Magnussen

Dominato dal suo compagno di squadra, parte male, finisce nelle retrovie, sebbene dica che la vettura è nettamente migliorata. Termina al 15° posto, mostrando tutti i suoi limiti di guida su una pista così tecnica.

Felipe Massa

Gara disastrosa ma con delle attenuanti. Prima del via i meccanici scoprono un problema allo sterzo che riparano alla meglio in griglia, in maniera approssimativa. Risultato: si ritrova con l'idroguida che funziona sul lato destro ma non a sinistra. Guasto che di fatto rende inguidabile la sua vettura. Così conclude 18° a 2 giri.

Pascal Wehrlein

Gara incolore, sempre nelle retrovie, spesso sul giro più lento del suo compagno di squadra. Magari saranno le voci circolate prima dal via, che dicono che dal prossimo Gp del Belgio, al posto di Haryanto arriverà Vandoorne, sino al termine della stagione. Giusto metro di paragone per valutare il vero potenziale del protetto di Toto Wolff. Conclude 19° a 2 giri.

Rio Haryanto

Il Gp di Germania potrebbe essere l'ultimo per lui. Gli servono soldi per finire la stagione, ma nomi grossi si sono mossi per prendere il suo posto. Peccato perché complessivamente in F1 ha dimostrato di starci con dignità. Sempre nelle retrovie, conclude al 21° posto a 2 giri di distacco.

2

Marcus Ericsson

Lo svedese ormai demolisce una vettura a gara. Dopo Silverstone, fa fuori un altro telaio in prova, e per la gara parte dai box, con un telaio ricostruito nella notte. In corsa però non combina nulla, sempre in fondo e conclude 20°, a 2 giri. Per nulla preoccupato, perché ormai di fatto la squadra se l'è comperata lui...

Daniil Kvyat

La definisce una delle peggiori gare della sua vita e considerando i disastri che ha combinato dall'inizio dell'anno... Parte male, fa pattinare le gomme e lo passano quasi tutti. Ma lui dà la colpa alla vettura. Poi lo penalizzano di 5" per velocità eccessiva in pit lane. Conclude al 16° posto, surclassato dal compagno di squadra.



KVYAT E MASSA IN GIORNATA NO

Sotto, Kvyat, 16°, all'interno di Massa, 18° alla fine. Una gara davvero priva di gloria per i due, col brasiliano che ha pure accusato gravi problemi all'idroguida

SUTTON-IMAGES.COM

OGNI LUNEDÌ IN EDICOLA
TI ASPETTA UN NUOVO ESCLUSIVO PERSONAGGIO.

CON LE LORO ACROBAZIE
HANNO SMENTITO
LE LEGGI DELLA FISICA.



COLLEZIONA LE STATUINE
DELLA GOLDEN EDITION CON I PERSONAGGI
DI HOLLY E BENJI IN AZIONE.

Dopo la famosa rovesciata di Holly e il micidiale tiro della tigre di Mark Lenders, nelle prossime uscite ti stupiremo con altre acrobazie. L'appuntamento con i tuoi campioni è ogni lunedì in edicola, solo con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport*.

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE



TUTTOSPORT

Se non lo trovi in edicola potrai richiederle all'indirizzo mail holybenji@corsport.it oppure holybenji@tuttosport.com specificando a quale numero sei interessato, il tuo Nome, Cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) dove effettuare l'invio.

CELEBRA IL 30°
ANNIVERSARIO
DEL CARTONE
CON LE STATUINE
DELLA GOLDEN EDITION.

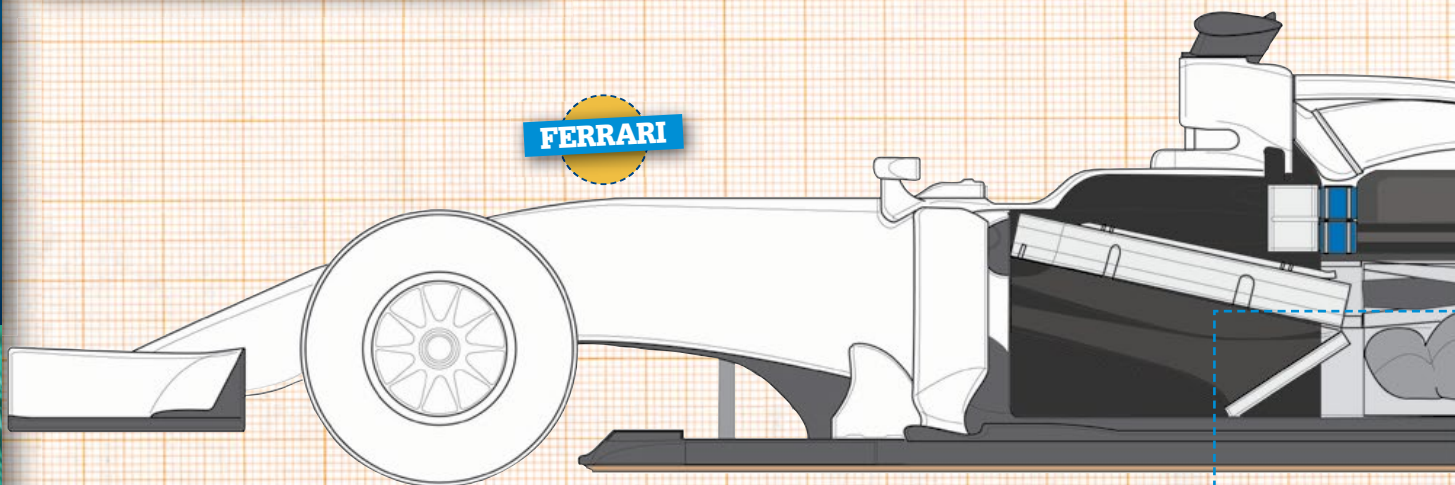
*A soli € 12,90 + il prezzo del quotidiano.

©1983-2016 YOICHI TAKAHASHI/UEISHA, ENOKI FILMS, TV TOKYO
©2001-2016 YOICHI TAKAHASHI/UEISHA, AVEX, TV TOKYO

IN COLLABORAZIONE CON

**MAGNETI
MARELLI**

Rossa cam



Ferrari

A parte una modifica al "monkey seat", i principali interventi della Ferrari per l'Ungheria hanno coinvolto la parte posteriore ed il gruppo motore-trasmissione. Per questioni d'affidabilità sono stati rivisti, infatti, l'alloggiamento del turbo e il cambio. Durante il test post Gp di Silverstone, il turbo che già si era dimostrato problematico ha avuto un nuovo guasto. Che ha causato il passaggio di detriti attraverso la copertura protettiva e la carrozzeria fino all'esterno dell'auto. Si tratta chiaramente di un problema di sicurezza, per cui la Fia ha chiesto che la Ferrari rinforzasse la copertura che circonda il turbo per impedire che un evento del genere si ripetesse su un circuito, durante una gara.

È stata così modificata la protezione intorno al turbo con l'aggiunta di materiale in modo da impedire qualsiasi penetrazione. Ciò ha ovviamente aggiunto peso all'auto ma l'ha migliorata a livello di sicurezza e senza che la Ferrari dovesse sacrificare nessuno dei tre gettoni rimanenti per lo sviluppo della power-unit.

A parte l'affidabilità del turbo, l'altro problema della Ferrari è stato il cambio, con le ripetute avarie che hanno portato a una perdita di spinta. Il nuovo cambio è stato montato sull'auto di Vettel il sabato. È emerso che il problema stava nella scatola del cambio, che torceva con gli alti carichi in curva, fino a provocare il disallineamento delle parti interne e la conseguente rottura di elementi. Alla Ferrari usano un cambio "a cartuccia" stile Mercedes da due anni. In questo cambio il gruppo degli ingranaggi è completamente contenuto all'interno della sua scatola in titanio. Successivamente è stata aggiunta una pelle esterna in fibra di carbonio che sostiene anche la sospensione posteriore, l'alettone posteriore e la crash-box. Se da un lato questa è una soluzione che consente al team di modificare l'assetto delle sospensioni senza incor-

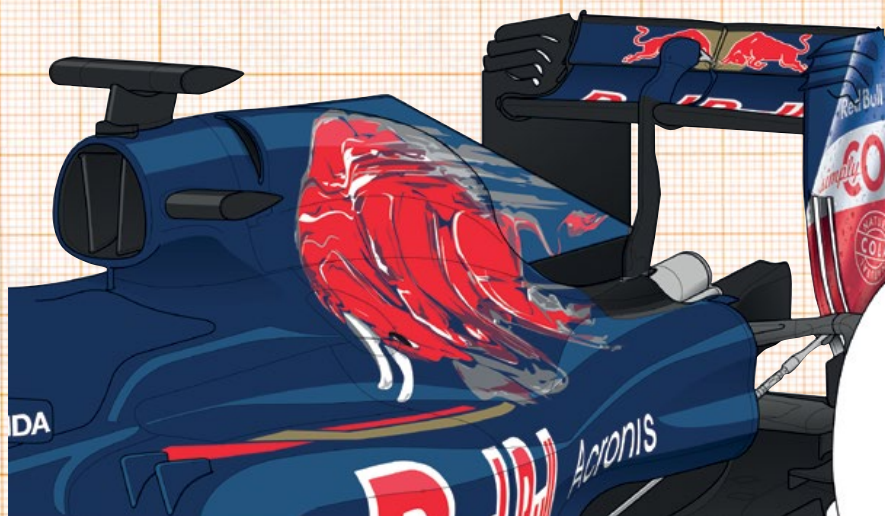
rere nelle penalizzazioni previste in caso di sostituzione del cambio, i giunti in più tra le due scatole possono portare a flessibilità in presenza di alti carichi. Cosa che torcerebbe la scatola interna, con conseguente disallineamento di alberi e cuscinetti e attrito tra le parti interne rotanti, con prematura usura e danneggiamento delle stesse. Una più rigida scatola esterna in carbonio dovrebbe risolvere i problemi, assicurando affidabilità in futuro.

Manor

Alla Manor stanno ancora sviluppando la loro monoposto 2016. Il piccolo team di progettazione della squadra ha introdotto nuovi supporti per la telecamera sul muso all'Hungaroring, che seguono un'idea Mercedes di due anni fa. Montano i supporti per la telecamera nella posizione più alta possibile concessa dal regolamento, vale a dire ben oltre l'altezza del muso, così sono necessari dei gambi per

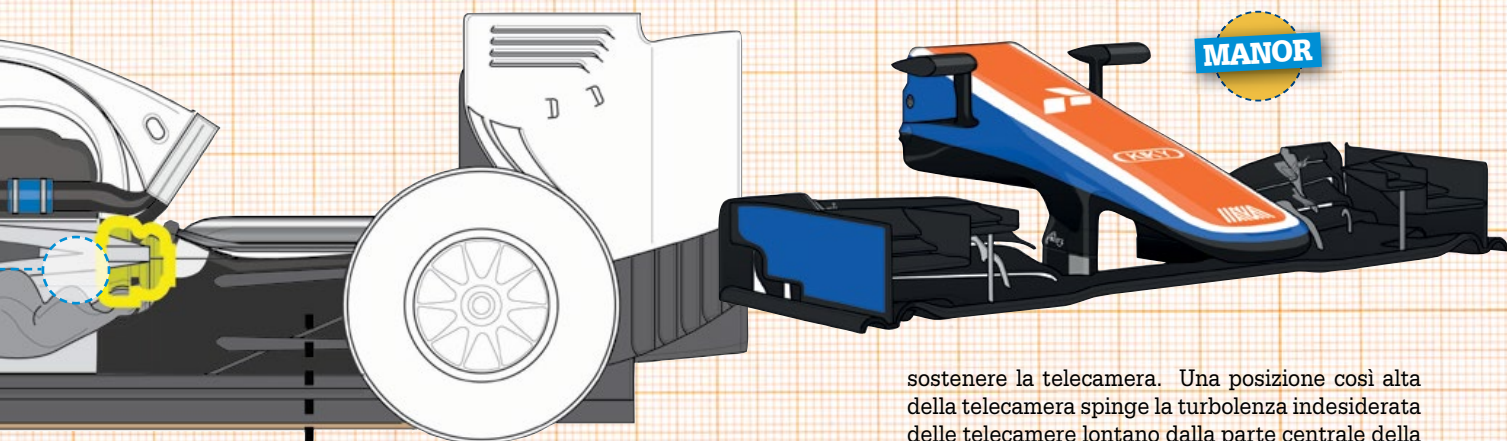
Copertura del turbo

TORO ROSSO

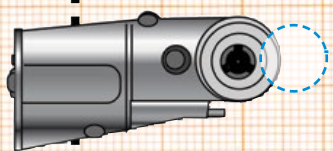


bio rigido

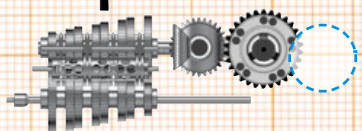
LA SCATOLA DEL CAMBIO TORCEVA E LA FERRARI L'HA IRROBUSTITA MIGLIORANDO IL FUNZIONAMENTO DEL RETROTRENO COMPLETO



MANOR



Fusione in titanio



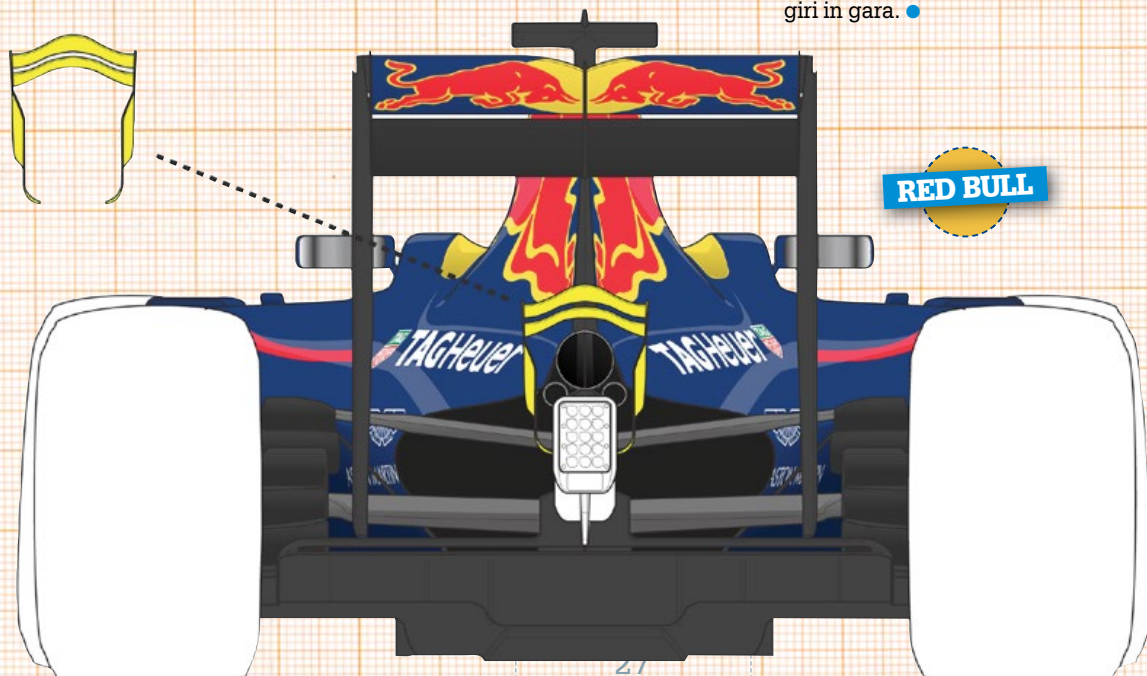
Cascata d'ingranaggi

sostenere la telecamera. Una posizione così alta della telecamera spinge la turbolenza indesiderata delle telecamere lontano dalla parte centrale della monoposto. In questo modo, l'aggiornamento preserva l'attuale aerodinamica dell'auto.

Purtroppo per la Manor, l'introduzione di supporti verticali avrà vita breve, perché saranno proibiti dal 2017, quando il regolamento imporrà supporti orizzontali.

Toro Rosso

I test condotti a Silverstone hanno dimostrato che la Toro Rosso sta provando una nuova soluzione di raffreddamento, introdotta a Budapest, dove il cofano motore è sostituito da una nuova componente che forma un'apertura attorno all'arco del roll-bar. Quest'apertura arrotondata riporta a una condotta che alimenta aria fredda al nuovo cooler posto sul cambio in modo da raffreddare l'Ers fornito dalla Ferrari. Un Ers più freddo permette al team un maggior recupero di energia in frenata in modo da avere un aumento di potenza più a lungo per più giri in gara. ●



RED BULL

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Button	7°	22"229
Wehrlein	9°	23"486
Button (DT)	10°	16"486
Nasr	11°	22"778
Vettel	14°	21"640
Hülkenberg	14°	22"014
Grosjean	14°	22"427
Ricciardo	15°	22"241
Alonso	15°	22"099
Gutiérrez	15°	22"828
Hamilton	16°	21"441
Verstappen	16°	22"389
Sainz	16°	22"960
Bottas	16°	21"704
Rosberg	17°	21"233
Ericsson	17°	23"873
Magnussen	24°	21"990
Kvyat	24°	22"105
Massa	25°	21"793
Palmer	26°	21"892
Pérez	27°	22"689
Button	28°	22"718
Raikkonen	29°	21"951
Haryanto	29°	24"254
Ricciardo	33°	22"006
Wehrlein	35°	22"765
Grosjean	36°	22"303
Magnussen	36°	22"051
Gutiérrez	37°	22"520
Verstappen	38°	21"687
Hülkenberg	39°	23"350
Palmer	39°	21"665
Nasr	39°	22"965
Pérez	40°	29"941
Hamilton	41°	21"773
Vettel	41°	21"535
Rosberg	42°	22"351
Sainz	42°	22"417
Bottas	43°	21"405
Alonso	44°	21"897
Ericsson	45°	23"198
Kvyat (+5')	46°	27"951
Raikkonen	50°	21"857
Ericsson	62°	23"308
Massa	65°	22"366

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



SUTTON-IMAGES.COM

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	70	1.40"30"115	183.059	1'23"849	69
2°	18	N. Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1"977	182.999	1'23"670	60
3°	15	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	70	a 27"539	182.226	1'24"608	60
4°	12	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	70	a 28"213	182.206	1'24"383	59
5°	10	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	70	a 48"659	181.593	1'24"687	40
6°	8	K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	70	a 49"044	181.582	1'23"086	52
7°	6	F. Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	69	a 1 giro	180.271	1'24"958	62
8°	4	C. Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	69	a 1 giro	180.167	1'25"103	67
9°	2	V. Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	179.951	1'25"273	59
10°	1	N. Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	179.740	1'25"392	69
11°		S. Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	a 1 giro	179.301	1'25"021	65
12°		J. Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	69	a 1 giro	179.087	1'25"743	41
13°		E. Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	69	a 1 giro (a)	178.971	1'25"955	39
14°		R. Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	69	a 1 giro	178.781	1'25"958	56
15°		K. Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	69	a 1 giro	178.743	1'26"230	39
16°		D. Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	69	a 1 giro	178.722	1'24"669	48
17°		F. Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	69	a 1 giro	178.679	1'25"676	66
18°		F. Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	177.113	1'25"296	68
19°		P. Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	176.580	1'26"524	47
20°		M. Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	68	a 2 giri	176.469	1'25"475	47
21°		R. Haryanto (Indonesia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	68	a 2 giri	175.656	1'27"791	64

RITIRATI

		J. Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	60	Perdita olio	176.895	1'26"744	9
--	--	---------------------------	-------------------------------	----	--------------	---------	----------	---

COLOMBO

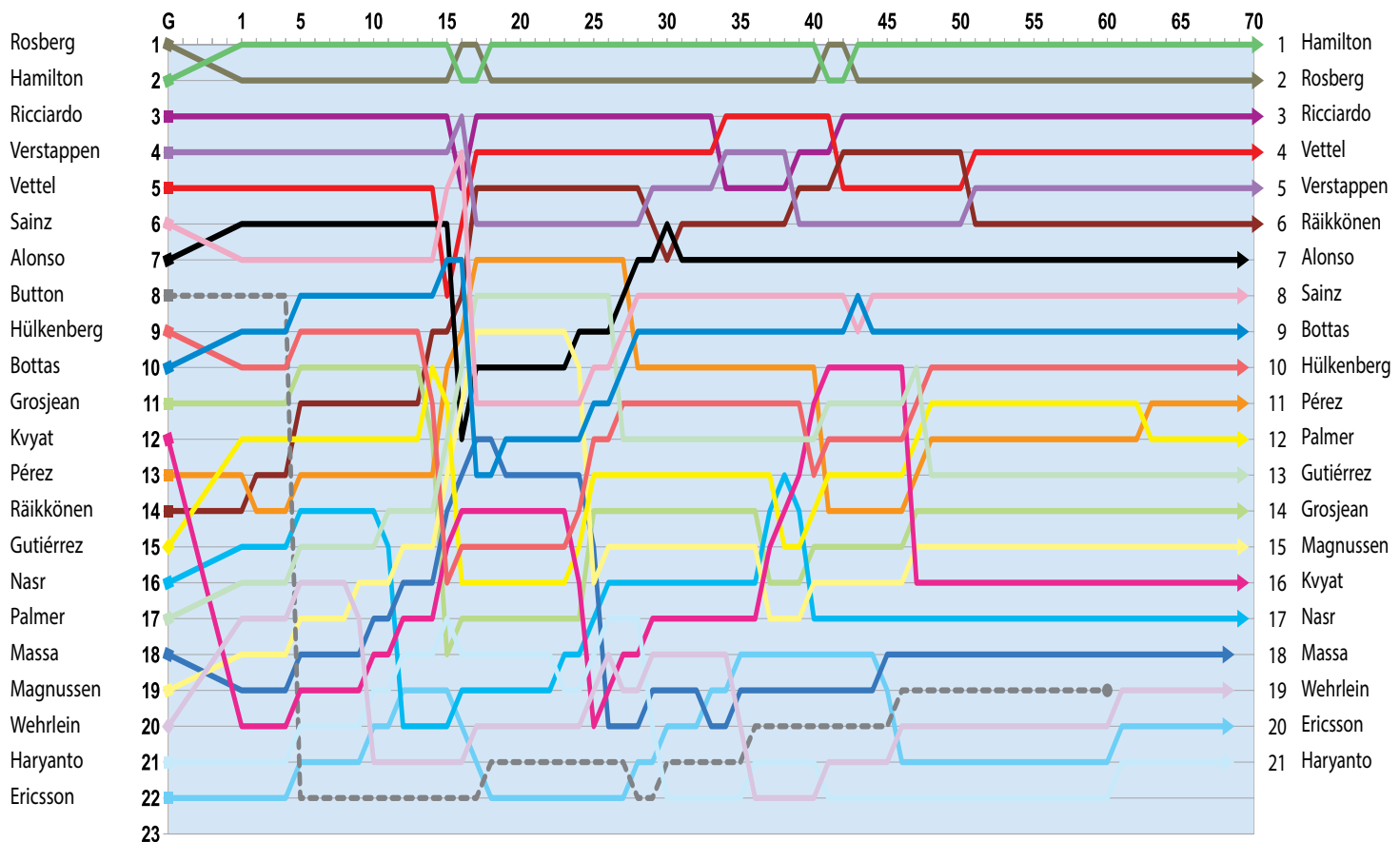


UNGHERIA | 11ª gara del mondiale F1 | 24 luglio 2016 | Silverstone (5.891 km) | Hungaroring (4.381 km)
 | Distanza: 302,249 km | Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: variabili in prova e sole in gara

LEGENDA

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

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE
 120 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

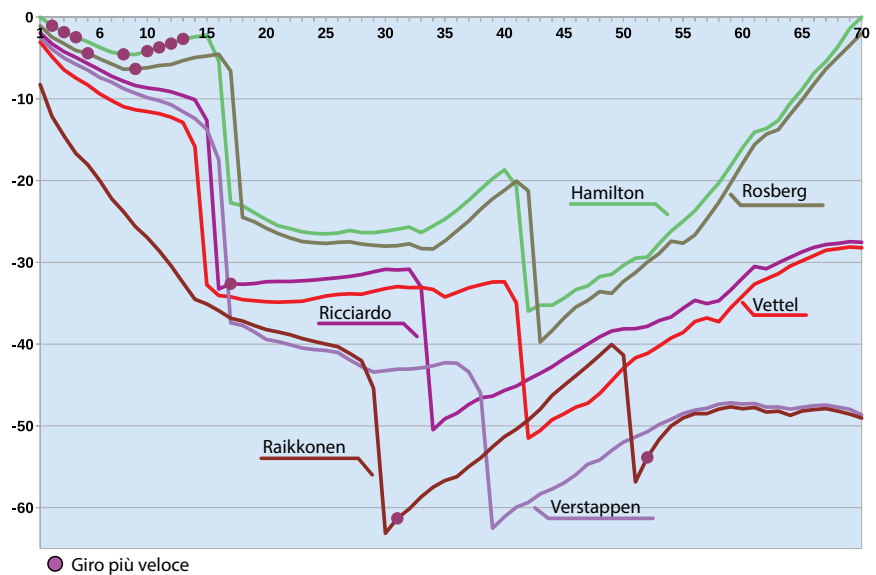
QUALIFICAZIONI

Rosberg	321.4
Bottas	320.0
Hülkenberg	319.6
Hamilton	319.1
Verstappen	318.4
Vettel	316.9
Ricciardo	316.7
Alonso	314.2
Button	313.5
Sainz	311.9
Pérez	307.1
Nasr	306.7
Kvyat	304.2
Haryanto	303.3
Wehrlein	302.9
Raikkonen	302.3
Gutiérrez	300.9
Palmer	300.3
Grosjean	299.0
Magnussen	296.5
Massa	292.1
Ericsson	291.8

GRAN PREMIO

Wehrlein	325.9
Pérez	325.5
Raikkonen	322.6
Rosberg	322.5
Vettel	322.2
Bottas	321.4
Magnussen	321.1
Massa	320.0
Ericsson	319.9
Hülkenberg	318.8
Ricciardo	318.8
Kvyat	318.4
Haryanto	318.1
Hamilton	317.6
Palmer	316.8
Verstappen	315.9
Alonso	315.9
Nasr	315.6
Button	315.6
Grosjean	315.5
Gutiérrez	315.2
Sainz	308.7

I DISTACCHI



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

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

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

SUL GIRO IN GARA

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

SULLA DISTANZA

M.Schumacher
(Ferrari F2004, 2004)
1h35'26"131 media 192,798 km/h

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-15°
Rosberg	16°-17°
Hamilton	18°-40°
Rosberg	41°-42°
Hamilton	43°-70°

NOTE

- (a) Penalizzazione di 5" per non aver rispettato le bandiere blu.
- (b) Sostituzione cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane.
- (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.

PROVE LIBERE

VENERDÌ 22 LUGLIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Rosberg	1'21"584	1'20"435
2° Ricciardo	1'23"174	1'21"030
3° Hamilton	1'21"347	1'21"960
4° Vettel	1'22"991	1'21"348
5° Verstappen	1'23"457	1'21"770
6° Raikkonen	1'23"082	1'22"058
7° Alonso	1'23"935	1'22"328
8° Button	1'23"961	1'22"387
9° Hülkenberg	1'24"120	1'22"449
10° Pérez	1'24"073	1'22"653
11° Gutiérrez	s.t.	1'22"673
12° Massa	1'24"154	1'22"681
13° Sainz	1'24"579	1'22"689
14° Bottas	1'24"370	1'22"773
15° Grosjean	1'24"013	1'22"864
16° Kvyat	1'25"324	1'22"948
17° Magnussen	s.t.	1'23"347
18° Ericsson	1'24"981	1'23"437
19° Palmer	1'28"560	1'23"528
20° Nasr	1'25"256	1'23"986
21° Wehrlein	1'27"249	1'23"992
22° Haryanto	1'27"012	1'24"265
23° Leclerc	1'25"181	s.t.
24° Ocon	1'25"260	s.t.

SABATO 23 LUGLIO

	3ª SESSIONE
1° Rosberg	1'20"261
2° Verstappen	1'20"263
3° Ricciardo	1'20"726
4° Hamilton	1'20"769
5° Raikkonen	1'20"859
6° Vettel	1'21"185
7° Alonso	1'21"584
8° Bottas	1'21"649
9° Pérez	1'21"672
10° Palmer	1'21"935
11° Massa	1'21"975
12° Magnussen	1'21"989
13° Button	1'22"009
14° Gutiérrez	1'22"142
15° Grosjean	1'22"284
16° Sainz	1'22"402
17° Hülkenberg	1'22"427
18° Kvyat	1'22"541
19° Nasr	1'22"816
20° Ericsson	1'23"219
21° Wehrlein	1'23"311
22° Haryanto	1'23"513

GRIGLIA

1ª FILA	6 Rosberg Mercedes 1'19"965	44 Hamilton Mercedes 1'20"108
2ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'20"280	33 Verstappen Red Bull 1'20"557
3ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'20"874	55 Sainz Toro Rosso 1'21"131
4ª FILA	14 Alonso McLaren 1'21"211	22 Button McLaren 1'21"597
5ª FILA	27 Hulkenberg Force India 1'21"823	77 Bottas Williams 1'22"182
6ª FILA	8 Grosjean Haas 1'24"941	26 Kvyat Toro Rosso 1'25"301
7ª FILA	11 Perez Force India 1'25"416	7 Raikkonen Ferrari 1'25"435
8ª FILA	21 Gutierrez Haas 1'26"189	12 Nasr Sauber 1'27"063
9ª FILA	30 Palmer Renault 1'43"965	19 Massa Williams 1'43"999
10ª FILA	20 Magnussen Renault 1'44"543	94 Wehrlein Manor 1'47"343
11ª FILA	88 Haryanto Wehrlein 1'50"189(C)	
PIT-LANE	9 Ericsson Sauber 1'46"984(b)	

POLE POSITION

SABATO 23 LUGLIO	QUALIFICHE			SETTORI		
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Rosberg Mercedes F1 W07 Hybrid	1'33"302	1'22"806	1'19"965	28"308	28"759	22"662
2° Hamilton Mercedes F1 W07 Hybrid	1'34"210	1'24"836	1'20"108	27"955	29"290	22"519
3° Ricciardo Red Bull RB12	1'39"968	1'23"234	1'20"280	28"347	29"016	22"751
4° Verstappen Red Bull RB12	1'40"424	1'22"660	1'20"557	28"364	29"010	22"726
5° Vettel Ferrari SF16-H	1'35"718	1'24"082	1'20"874	28"267	29"356	22"956
6° Sainz Toro Rosso STR11	1'36"115	1'24"734	1'21"131	28"738	29"329	22"932
7° Alonso McLaren MP4-31	1'35"165	1'23"816	1'21"211	28"681	29"634	22"896
8° Button McLaren MP4-31	1'37"983	1'24"456	1'21"597	28"614	29"802	23"062
9° Hülkenberg Force India VJM09	1'41"471	1'23"901	1'21"823	28"771	29"625	23"343
10° Bottas Williams FW38	1'42"758	1'24"506	1'22"182	28"820	30"004	23"080
11° Grosjean Haas VF-16	1'35"906	1'24"941		30"483	30"913	23"545
12° Kvyat Toro Rosso STR11	1'36"714	1'25"301		30"448	31"330	23"523
13° Pérez Force India VJM09	1'41"411	1'25"416		30"000	31"840	23"466
14° Raikkonen Ferrari SF16-H	1'36"853	1'25"435		31"030	30"836	23"569
15° Gutiérrez Haas VF-16	1'38"959	1'26"189		30"512	31"304	24"373
16° Nasr Sauber C35	1'37"772	1'27"063		30"972	31"242	24"395
17° Palmer Renault R.S.16	1'43"965			33"700	38"150	29"629
18° Massa Williams FW38	1'43"999			35"621	38"770	28"937
19° Magnussen Renault R.S.16	1'44"543			34"281	37"367	29"562
20° Ericsson Sauber C35	1'46"984			35"903	39"711	30"330
21° Wehrlein Manor MRT05	1'47"343			33"287	36"019	29"775
22° Haryanto Manor MRT05	1'50"189			33"686	41"358	30"391

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

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)

Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)



LA PRESSE

CAMBI GOMME

RICCIARDO	SS	S	S	
VETTEL	SS	S	S	
ROSBERG	SS	S	S	
RAIKKONEN	S	SS	SS	
GROSJEAN	SS	S	S	
ERICSSON	S	S	SS	SS
PÉREZ	S	M	S	
NASR	SS	S	S	
ALONSO	SS	S	S	
MASSA	S	M	SS	
MAGNUSSEN	SS	SS	S	
GUTIÉRREZ	SS	S	S	
BUTTON	SS	S	M	
KVYAT	S	SS	SS	
HÜLKENBERG	SS	S	S	
PALMER	S	SS	S	
VERSTAPPEN	SS	S	S	
HAMILTON	SS	S	S	
SAINZ	SS	S	S	
BOTTAS	SS	S	S	
HARYANTO	S	M		
WEHRLIN	SS	S	S	

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	2°: 18 p	7°: 6 p	3°: 15 p	8°: 4 p	4°: 12 p	9°: 2 p	5°: 10 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1° L. Hamilton	192	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	25	25	25	25	10	25	25	10	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° N. Rosberg	186	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	15	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° D. Ricciardo	115	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	12	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° K. Raikkonen	114	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	10	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° S. Vettel	110	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	2	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M. Verstappen	100	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	18	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° V. Bottas	56	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	(14°)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° S. Pérez	47	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	8	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° F. Massa	38	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	(11°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° C. Sainz	30	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° R. Grosjean	28	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	(m.)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° N. Hülkenberg	27	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° F. Alonso	24	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	(13°)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° D. Kvyat	23	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(i.)	1	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° J. Button	13	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° K. Magnussen	6	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° P. Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	(i.)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° S. Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° E. Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	(16°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° J. Palmer	0	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	(m.)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° M. Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	(m.)	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° F. Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	(15°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° R. Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	(i.)	(21°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	378	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	15/25	18/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	224	15/0	18/0	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	2/10	12/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	223	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	12/18	15/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Williams	94	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Force India	74	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	8/6	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	45	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	1/4	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° McLaren	38	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	28	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Renault	6	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

COLOMBO





NEL COLLEGIO FIA

Alan Jones commissario

Si è rivisto Alan Jones tra i membri del collegio dei Commissari Fia, in rappresentanza degli ex piloti. Al suo fianco, il tedesco Gerd Ennser e per la prima volta il mauriziano Baham Lekhal, al debutto in un compito così gravoso.

STAR NBA A MARANELLO

Benvenuto Kobe Bryant

Kobe Bryant, celebre star della Nba si è recato in visita a Maranello, dove ha provato sulla pista di Fiorano i modelli Fd12 tdf e GTC Lusso. Bryant, che ha appena chiuso una strepitosa carriera, ha sempre sognato visitare la Casa del Cavallino e si è detto davvero entusiasta di visitare un posto per lui mitico, come la casa di Enzo Ferrari.



Vettel guida italiano anche a due ruote: eccolo in Vespa



ROSBERG È STATO CONFERMATO DALLA MERCEDES

Nico resta per due anni

Come As aveva già anticipato da qualche mese, Rosberg e la Mercedes hanno rinnovato il contratto per altri due anni, ossia sino a fine 2018. Questo per avere entrambi i piloti della squadra con la stessa scadenza contrattuale. Valore del rinnovo, 45 milioni di euro per due anni, mentre Hamilton aveva rinnovato a 98 milioni per tre anni. Diventando così il pilota più pagato della F1. Con ironia Toto Wolff ha commentato: *«Rinnovare il contratto a Nico era la cosa più logica. Per quanto riguarda il fatto che ci saranno altri due anni di rivalità con Hamilton, siamo preparati a prenderci questi mal di testa, so che farò qualche capello bianco in più, perché alla fine derivano più vantaggi positivi che aspetti negativi dall'aver in squadra due numeri uno. Due piloti così veloci e di talento. Sì, abbiamo deciso di andare avanti per altri due anni e speriamo di farcela. Ma avere due piloti che si spingono l'uno con l'altro più velocemente, è una condizione che contribuisce anche a rendere la nostra vettura migliore. Anche se è sempre più difficile da gestire».*



Anche se la stagione di Raikkonen per ora non ha conosciuto particolari momenti di gloria, il suo fascino resta immutato e in Ungheria il tifo è stato da stadio, sotto. Sopra, l'asso Nba Kobe Bryant in visita a Maranello



Lente d'ingrandimento

È UNA PROPOSTA DI WHITING

Se piove al via Safety per legge

L'insufficiente rendimento delle attuali gomme da bagnato e la causa intentata dalla famiglia Bianchi contro Fia e Fom, rischiano di cambiare radicalmente il format della procedura di gara sotto il bagnato. A Hockenheim, Charlie Whiting proporrà a tutti i team di regolamentare la procedura in caso di partenza sotto la pioggia, togliendo così la discrezionalità valutativa del momento. In pratica, ogni volta che la pista sarà bagnata, la gara partirà sempre in regime di safety-car. La novità sarebbe che la successiva ripartenza, data quando la pista sarà in condizioni più asciutte, non sarà più lanciata. Ma si tornerebbe di nuovo alla partenza da fermo, con la griglia designata dalla classifica di gara dietro la safety-car.

A PARTE SAINZ CHE GIRA IN GOLF

Quanti piloti in Supercar!

Durante la conferenza collettiva del venerdì, ai piloti presenti è stato chiesto quali vetture stradali possedessero. Con un eccesso di riserbo, alcuni inizialmente hanno tentato di nascondere la proprietà di Supercar, poi Massa ha ammesso di possedere due Ferrari: una F40 e una LaFerrari, Perez una Ferrari 458, Rosberg una Mercedes 280 SL Pagoda, Verstappen una Porsche 911 Gt3, Ericsson una Porsche Panamera. Unico a tenere una posizione low profile, Carlos Sainz che ha detto di possedere una Vw Golf.





DATI "VITALI" VANNO COMUNICATI AL PILOTA FERMO IN PIT-LANE

Tolleranza zero nei dialoghi **radio**

Se dopo le polemiche del Gp di Gran Bretagna, in tanti auspicavano un allargamento delle maglie relativo alle regole sulle conversazioni radio, la Fia invece ha risposto in maniera ancora più radicale. Imponendo dal Gp di Ungheria, un'ulteriore restrizione che prevede che ogni comunicazione radio relativa alla "vita" della vettura, dovrà essere fatta con il pilota fermo in pit-lane. Proprio per evitare l'interpretazione data dalla Mercedes che aveva detto di avere informato Rosberg perché si trattava di una funzione vitale, critica per la vettura. Ora, questo tipo di indicazioni, dovranno essere date con il pilota fermo ai box. Nel caso di Rosberg, l'indicazione di evitare di utilizzare la settima velocità in fase di cambiata, doveva essere data a fermo e non con il pilota tedesco ancora in lotta per il secondo posto.

«Recentemente ho rivisto alcune gare - dice Vettel - era divertente sentire le conversazioni tra piloti e team durante la corsa. A volte si avvertiva un clima di panico che contribuiva allo spettacolo. Potremmo semplificare tutto lasciando massima libertà di conversazione, come era sino a poco tempo fa. Oppure torniamo alle vetture di una volta, con un bel V12, un cambio manuale e due bottoni sul volante». «Ora il regolamento è meno interpretabile - dice Rosberg - sono chiare le direttive a cui dobbiamo attenerci in corsa, in caso di problemi tecnici. Prima i tifosi dicevano che i piloti erano come burattini nelle mani dei tecnici, ora invece le cose hanno preso un'altra direzione».



Stavolta la Safety-Car si è vista in azione nelle prove, sopra, visto che in gara di sole ce ne è stato pure troppo... Sotto, le monoposto in fila prima di uscire nelle qualifiche e, a destra, l'ex pilota di F.1 Giedo van der Garde



MANTENUTA LA SUA POLE

Elasticità per Rosberg

Solo nella tarda serata di sabato i commissari Fia hanno confermato la pole position ottenuta da Rosberg. Il pilota tedesco infatti aveva ottenuto il suo giro più veloce poco dopo che Alonso era andato in testa coda e erano esposte le luci e le bandiere gialle. In direzione gara, la Mercedes ha dimostrato che in quel particolare punto del circuito, Rosberg ha comunque rallentato. Ma in realtà Rosberg è stato graziato dai commissari perché al pilota della Mercedes erano state esposte le doppie bandeire gialle. Che, come specifica il regolamento - ricordate il caso Bianchi - impongono al pilota non solo di rallentare, ma anche di essere pronto eventualmente a fermarsi. Quindi il minimo rallentamento di Rosberg che la Mercedes è riuscita a dimostrare, non era certo il corretto comportamento richiesto in presenza di doppia bandiera gialla. Rosberg, già punito due volte negli ultimi due Gp, questa volta è stato risparmiato per non generare un "caso".

MESCOLE PER HOCKENHEIM

Mercedes boys con eguali set

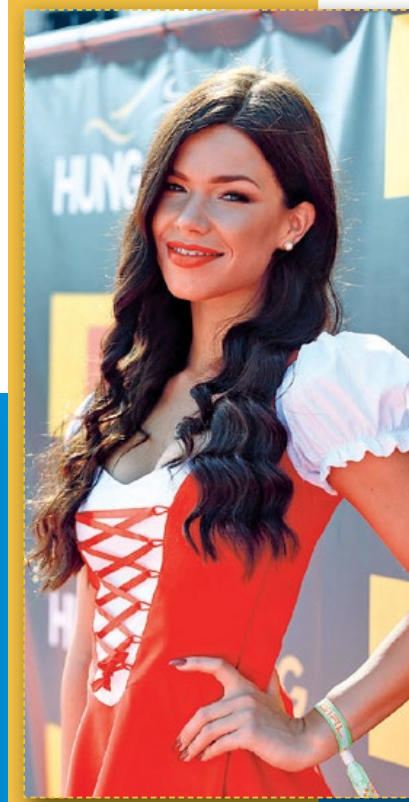
Per il prossimo Gp di Germania, i piloti Mercedes scelgono gli stessi set di mescole: uno di medie, quattro di soft e otto di supersoft. Come sempre, la scelta della Ferrari si differenzia leggermente a favore del composto più tenero. Con Vettel e Raikkonen che optano per nove set di gomme supersoft.



IL PRIMO GP VINTO NEL 1906

Anniversario stile Renault

In attesa di tempi migliori, la Renault ha voluto festeggiare la ricorrenza storica della prima vittoria ottenuta nel 1906 nel Gp di Francia, con l'avveniristica Type Ak guidata dal pilota ungherese Ferenc Szisz. Il primo Gp della storia si svolse a Le Mans tra il 26 e 27 giugno su strade pubbliche. La Renault si aggiudicò la gara con il modello Ak spinto da un motore a 4 cilindri di 12.900 cc che esprimeva una potenza di 90 cv e per la prima volta era dotata di ruote sostituibili in maniera rapida. Szisz inizialmente era il meccanico da corsa di Louis Renault, poi, dopo la morte del Costruttore francese nella Parigi-Madrid, divenne il pilota di punta della Renault





AVRÀ 25MILA POSTI IN PIÙ

Silverstone rilancia

Mentre Imola e Monza finiscono in tribunale, il circuito di Silverstone, non soddisfatto di ospitare il Gp di F.1 con il maggiore numero di spettatori - oltre 360.000 quest'anno - comunica di avere avviato un piano per aumentare la capienza massima di altri 25.000 posti. Tutti da tribuna, a portare la capienza massima a 90.000 spettatori seduti. Il prossimo anno, insieme al Gp, gli spettatori potranno assistere anche ad un super concerto di musica rock. La scelta sarà tra gli Stones, gli U2 o i Coldplay. Gli spettatori potranno anche acquistare un biglietto "combo", che darà diritto di assistere al Gp di Gran Bretagna di F.1, a una giornata al torneo di Tennis di Wimbledon e alla finale di FA Cup. Operazioni di marketing che in Italia non si riesce nemmeno a immaginare.

È UFFICIALE L'INGRESSO NEL TEAM DEL GRUPPO FINANZIARIO

Sauber cede a Longbow

La Sauber annuncia l'ingresso del gruppo finanziario Longbow Finance come nuovo proprietario del team. Nello stesso tempo, si comunica la definitiva uscita di scena di Peter Sauber, sostituito nel ruolo di amministratore da Pascal Picci, mentre Monisha Kaltenborn rimane nel ruolo di team principal, ma non si specifica se resta ancora in possesso del 30% della proprietà del team. Percentuale che Peter Sauber, **nella foto a lato**, le aveva riconosciuto quando le aveva affidato la gestione della squadra. Un'operazione ancora piuttosto strana, perché il gruppo svizzero Longbow Finance, diretto da Julius Baer, in precedenza coinvolto nella F.E, è piuttosto piccolo per accollarsi la precedente situazione debitoria della Sauber, garantendo anche le risorse per mantenere la società nel business della F.1. Ora la Sauber dovrà presentare un piano di rientro per i tanti creditori. Per primo alla Ferrari, che col team vanta crediti di decine di milioni di euro. Nello stesso tempo, i presunti legami finanziari tra Longbow e il colosso svedese Tetrapak non sono così evidenti come riportato dai media. Perché la Tetrapak, posseduta dalla famiglia Rausing, non sarebbe coinvolta nell'acquisizione della Sauber, mentre lo sarebbe Dennis Joensson, suo amministratore delegato. Che da tempo sponsorizza Ericsson, ma che nell'acquisizione Sauber sta investendo i suoi soldi personali, non quelli di Tetrapak. Dieci anni fa, Longbow a sua volta aveva finanziato, con 20 milioni di franchi svizzeri, il progetto di costruire una vettura elettrica chiamata Mindset, mai realizzata e la cui società era poi finita in bancarotta.



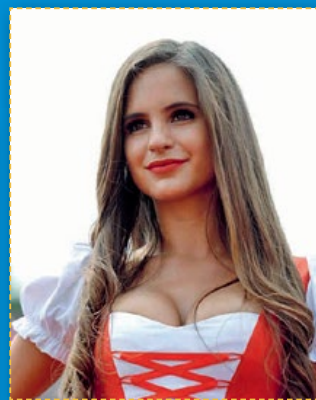
SI SPINGE PER L'ADOZIONE

Filmati shock pro Halo

Il venerdì prima della gara si è tenuta una riunione tra i piloti e Charlie Whiting nella quale il delegato Fia alla sicurezza ha fatto il punto sulla adozione dell'Halo, che sarà discussa dal Gruppo Strategico alla vigilia del Gp di Germania. A supporto delle proprie tesi, la Fia ha realizzato un filmato di molti incidenti avvenuti nelle varie formule, dove l'Halo avrebbe potuto essere determinante. Alcune immagini, particolarmente splatter, hanno impressionato i piloti. La Fia ha presentato anche un dossier sulla visibilità, che in alcune piste con saliscendi, come Spa, potrebbe essere più problematica. «Ho capito quante vite l'Halo avrebbe potuto salvare» - ha detto Sainz. Andy Green della Force India, invece, ha depositato da tempo un dossier tecnico, dove viene spiegato come l'Halo potrebbe avere pure conseguenze letali in caso di incidenti dalla particolare dinamica. La Fia avrebbe il potere - essendo un dispositivo legato alla sicurezza - di imporre l'Halo senza passare attraverso il normale procedimento burocratico per i cambiamenti di regolamento. Ma si preferisce lasciare l'ultima parola al Gruppo Strategico. Dove tra i voti riconducibili a Ecclestone e quelli dei team, l'approvazione per il 2017 dovrebbe essere in minoranza.



Sopra, tifo Ferrari alle stelle come al solito sulle tribune dell'Hungaroring, luogo che mantiene il suo indiscusso fascino anche per quanto riguarda il colpo d'occhio nell'ora del tramonto, a giudicare dall'immagine sotto



Lente d'ingrandimento

Si è rivisto Ramirez ex McLaren ai tempi di Senna e Prost

DECISI I RILIEVI RELATIVI AGLI PNEUMATICI DA PIOGGIA

Gomme da bagnato critiche per **Pirelli**

Le gomme Pirelli da bagnato continuano a essere al centro delle critiche per il loro funzionamento insoddisfacente, che amplifica il fenomeno di aquaplaning. Così evidente nella prima parte delle qualifiche, ripetutamente sospese. Tanto che la sessione complessiva è durata quasi due ore. «Le gomme da bagnato che abbiamo - dice Raikkonen - dovrebbero essere più efficaci in fase di drenaggio. Sono troppo sensibili al fenomeno di aquaplaning; una volta, invece, le gomme da bagnato potevi usarle nelle condizioni più estreme senza avere problemi di questo tipo. Le gomme attuali non riescono a togliere in maniera sufficiente il velo d'acqua che si crea tra gomma e asfalto». Sulla stessa lunghezza d'onda anche i rilievi di Sebastian Vettel: «Le gomme da bagnato che dobbiamo usare non sono buone, il loro rendimento non è cambiato, quindi io non ritiro le mie critiche. Non è che i piloti ora sono diventati incapaci di guidare sotto l'acqua. Ma nessuno di noi è felice con queste gomme da bagnato. Il drenaggio non è buono e i rischi di aquaplaning sono sempre molto elevati. Oggi le vetture sono molto più sensibili a questo fe-

nomeno perché molto più basse rispetto al suolo. Negli Anni '80 con una monoposto potevi finire anche nella ghiaia che si comportava come una macchina da rally, tanto era più alta. Ora non è più possibile. Per questo le gomme ora dovrebbero garantire dei valori di drenaggio molto più elevati, ma non è il caso». Le critiche contro le gomme da bagnato della Pirelli sono unanimi: sempre Vettel a Silverstone aveva detto: «Il problema è che i pilo-

ti non si fidano di questi pneumatici, in caso di bagnato». A parziale scusa della Pirelli va detto che le attuali gomme da bagnato sono state sviluppate in pochissimi test, con la pista bagnata artificialmente. Il prossimo anno, con le gomme più larghe, il problema dovrebbe amplificarsi, perché in teoria sul bagnato servirebbero invece gomme più strette. Vero è che l'aumento di deportanza dovrebbe portare le gomme a lavorare in condizioni di carico aerodinamico migliori. Ma il miglioramento dell'efficienza delle gomme da bagnato dovrà essere per la Pirelli un obiettivo da perseguire con determinazione. Perché le attuali proposte non vanno.



31 LUGLIO

GP GERMANIA ALLE ORE 14.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Hockenheim, Germania
4574 m / 67 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'13"306 media 224,625 km/h

In gara: K.Raikkonen (McLaren Mp4-19B/Mercedes) 1'13"780 media 223,182 km/h

Distanza: M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1H23'54"848 media 215,852 km/h

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

VENERDÌ 29 LUGLIO

SkySportF1	libere 1	10.00
SkySportF1	libere 2	14.00
RaiSport1	libere 1	10.00
RaiSport1	libere 2	14.00

SABATO 30 LUGLIO

SkySportF1	libere 3	11.00
RaiSport1	libere 3	11.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
Rai2	Qualifiche	14.00

DOMENICA 31 LUGLIO

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 1	Gara	14.00

LA GP2 E GP3 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 29 LUGLIO

SkySportF1	Gp2 Qual.	15.55
------------	-----------	-------

SABATO 30 LUGLIO

SkySportF1	Gp3 Qual.	9.45
SkySportF1	G-1 Gp2	15.40
SkySportF1	G-1 Gp3	17.20

DOMENICA 31 LUGLIO

SkySportF1	Gp3 G-2	9.15
SkySportF1	Gp2 G-2	10.25

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 29 a domenica 31 luglio su www.autosprint.it e su twitter @autosprintLIVE e @autosprint

ECCO TUTTE LE MESCOLE PRESCELTE PER IL GP DI GERMANIA

PILOTA	WHITE MEDIUM	YELLOW SOFT	RED SUPERSOFT
#44 HAMILTON	1	4	8
#6 ROSBERG	1	4	8
#5 VETTEL	1	3	9
#7 RAIKKONEN	1	3	9
#19 MASSA	1	5	7
#77 BOTTAS	1	5	7
#3 RICCIARDO	1	4	8
#33 VERSTAPPEN	1	4	8
#27 HULKENBERG	3	4	6
#11 PEREZ	3	4	6
#20 MAGNUSSEN	1	5	7
#30 PALMER	1	5	7
#26 KVIAT	1	4	8
#55 SAINZ	1	4	8
#9 ERICSSON	1	3	9
#12 NASR	1	3	9
#14 ALONSO	1	3	9
#22 BUTTON	1	3	9
#94 WEHRLEIN	1	4	8
#88 HARYANTO	1	4	8
#8 GROSJEAN	1	5	7
#21 GUTIERREZ	1	5	7



Paddock addolcito da presenze da urlo, tra le quali la modella Barbara Palvin, sopra a sinistra



Discorso generale (sulle corse e sulla FERRARI) con CLAY REGAZZONI

quando ancora non era stato comunicato che sarebbe tornato in pista come n. 1 della T.2 in OLANDA



Ecco qui com'ero io — sembra dire Clay — naso, mento e mani ustionate, al ritorno da Kyalami, quando Hailwood lo tirò fuori dal rogo della BRM. «Ma dopo 3 settimane erò di nuovo in corsa. E non mi pare di essere cambiato come grinta». Come dire, un oroscopo positivo per il Lauda del ritorno

«...**S**E NON mi riconfermano, non ho problemi a trovare un'altra squadra, ma credo che anche nel 1977 farò da seconda guida a Lauda. Parlo questa sera con la Ferrari, non so se ricominciano o no, io comunque sono pronto. Una settimana fa ho messo a punto una macchina e un mulletto...».

Così Clay Regazzoni, al telefono dalla casa della madre a Lugano, lunedì 23 agosto alle ore 13,30, quando ancora il «summit» di Maranello era riunito per sciogliere il dubbio del Gran Ritorno.

E' stata una lunga chiacchierata quella con Clay. Dalla sua voce non traspariva alcuna preoccupazione per il suo futuro di pilota: **«Corro, perché mi diverto ancora, in caso contrario non lo farei. Per la mia "liquidazione" una concessionaria Fiat-Ferrari? Ma siamo matti, quando smetto non mi metto certamente a vendere auto...».**

— Che cosa farai?

«Te lo dico quando smetto (ride). Balle vostre anche la storia dell'Ensign... lo resto alla Ferrari».

Tanto di cappello..

— Ma tutte le voci, su Reutemann, Peterson e Fittipaldi, che cosa mi dici?

«Io non so niente. Poi, vedi, non è tanto facile essere, non dico guidare, ma "essere" alla Ferrari, andare d'accordo con l'ambiente. Io mi trovo bene. Pensa ad uno come Scheckter, che si lamenta sempre con tutti, che fine farebbe alla Ferrari! Peterson? Sì, è forte, ma lo deve ancora dimostrare. Reutemann? Non è più giovanissimo, difetta di combattività, si demoralizza facilmente. Fittipaldi? Tanto di cappello, ma credo sia irrimediabilmente legato alla Copersucar e al suo zucchero...».

— Allora rimani tu?

«Quando l'altra settimana ho collaudato le vetture, volevo parlare con Ferrari ma non ci sono riuscito. Quando cambiai squadra nel 1973, ti ripeto, avevo da scegliere, Lotus e altri, poi optai per la BRM perché la Marlboro volle così. Alla Ferrari c'è bisogno di una seconda guida, io e Niki andiamo d'accordo; sì, certamente per me quest'anno è stato un anno sfortunato, le cose non hanno funzionato bene, a Maranello lo sanno. Nel '74 mi fecero perdere il titolo... Se a loro andava bene così, va bene anche a me. Ho parlato l'altro giorno per telefono con Lauda, mi ha detto che è a posto, ha solo scottature esterne, i polmoni sono OK, è debilitato certamente, ma non dimentichiamo che dopo il mio incidente a Kyalami, tre settimane dopo ero un'altra volta in macchina».

3 vetture pro NIKI

— Si dice che Watson possa prendere il tuo posto. Tu come lo vedi il recente vincitore di Zeltweg?

«Zeltweg l'ho vista per TV. Tutti a dire che è stata una bella corsa, ma se ci fosse stata la Ferrari sarebbero stati tutti dietro. E' stata una corsa senza me e Niki da protagonisti. Watson è un pilota che a me è sempre piaciuto; alla Ferrari non credo verrà, sta bene dove è...».

— Ma non ti sei risentito quando Ferrari ha abbandonato?

«No. Se hanno deciso così a me va bene. Certo si poteva difendere il titolo di Niki mettendo in pista tre vetture. Teo-

Dove si parla in genere di programmi '77, delle differenze in FERRARI e l'irrinunciabile svizzero spiega cos'è cambiato per uomini e macchine in F.1

NUVOLARI oggi farebbe... BRAMBILLA

ricamente se trovavano una buona spalla avrei potuto ancora vincere io, ma è andata così. Stasera poi saprò quando ricominciamo... ».

— Chi vedresti al posto tuo alla Ferrari?

« Mah... non so cosa dirti. A parte che credo di fare copia con Lauda anche il prossimo anno! Non è facile oggi guidare una F. 1. Non è che, perché la Ferrari vince, chiunque ci salga sopra possa vincere. Stai attento: oggi si guida al limite della macchina non a quello del pilota. Io quando corro so che potrei andare più forte, ma la macchina non me lo permette. Guarda Brambilla: è un generoso, ma è sempre fuori, perché guida al limite suo non a quello della macchina. Venti anni fa Nuvolari faceva stupire il mondo con le sue prodezze umane; allora Brambilla poteva essere un Nuvolari, oggi anche Nuvolari farebbe la figura di Brambilla. L'improvvisazione è finita in F. 1 ».

Mi diverto a correre...

— Per quanto tempo correrai ancora, Ferrari o non Ferrari?

« Finché mi diverto, ora mi piace battere, io vecchietto, i giovanastri che arrivano adesso. E' una soddisfazione che mi tolgo star davanti ai giovani. Poi la Ferrari mi piace, ma se non dovessi essere confermato, mi divertirei pure in un'altra squadra... ».

— E della benzina drogata che cosa ne pensi?

« Balle; non ci credo ».

La conversazione viene interrotta da una telefonata di Audetto da Maranello... Gli annuncerà di prepararsi a partire per Zandvoort.

g. c.



Quando Clay parlò di Nivola

Fine agosto 1976. Niki Lauda sta riprendendosi dal terribile rogo del Nurburgring, la Ferrari ha deciso che non getterà la spugna nel mondiale e Clay Regazzoni è il solo certo di rappresentare la punta di diamante della Rossa in una fase delicatissima del campionato, nella quale non ha in mano neppure il rinnovo contrattuale per il 1977, lui che ha 37 anni d'età... Clay si mostra sfrontato, sincero, guascone. Non può sapere che i suoi giorni a Maranello sono contati e che Reutemann prenderà il suo posto, correndo per la prima volta in Rosso nell'imminente Gp d'Italia, con la terza 312 T2. Il "Baffo" en passant dice anche che nella F.1 moderna nulla s'improvvisa e che il mito Nivola farebbe la figura di Brambilla: forte, bravo generoso ma poco vincente senza una monoposto al top. Infine lo svizzero nega qualsiasi contatto con l'Ensign, ma nel 1977 finirà proprio là... ●



da **As n. 35**

31 agosto 1976



La battaglia di **marato**

di **Mario Donnini**

foto **Colombo, Sutton-Images.com**

Certi sconvolgimenti avvengono lenti e quasi impercettibili, come l'arrivo dell'alba o il dischiudersi di un fiore. Tanto che se guardi attimo dopo attimo il fenomeno nel suo divenire, neanche te ne accorgi.

Troppo poetico, così. No, ricominciamo.

Ecco, la faccenda degli estrogeni nel calendario della F1 va sottolineata, perché è bella grossa. Ventuno gare in questo 2016. Un record. Non era mai successo prima. Ormai non sembra neanche il Circus iridato: certo, non siamo in zona Nascar, ma la metamorfosi è costante quanto fondamentale. Con qualche effetto immediato di quelli che lasciano il segno.

Punto primo, più sono le gare, meno conta matematicamente ogni singolo appuntamento. Quand'anche il 2016 somigli tanto alle due stagioni precedenti, con le Mercedes impendibili nella lotta al titolo, sul piano squisitamente aritmetico-teorico la possibilità che un rivale si svegli e ribalti la frittata è a tutti gli effetti reale, anche se improbabilissima.

Punto due, la F1 del terzo millennio vive una crescita netta del numero di appuntamenti in programma, tanto da segnare un mutamento netto della filosofia della categoria e del suo bilancio complessivo, tenendo d'occhio i suoi cinquantasei anni di storia.

Provare meno, correre più

In aria di recessione, dal 2009 viene introdotto il divieto di test, visto che provare per una monoposto di F1 costa mediamente mille euro al chilometro, quindi un euro al metro. E se pensiamo che nell'era delle prove private selvagge un tester Ferrari, tipo Larini o Badoer, arrivava a macinare venti, ventidue chilometri all'anno di allenamenti - tanti quanti un ciclista schiavo d'endorfine -, il conto totale e il risparmio previsto appaiono monumentali.

La nuova filosofia propugnata da Bernie sta tutta nella frase "proviamo meno e corriamo più". Anche perché correndo in teoria guadagnano tutti, aumentano fatturato, audience e occasioni di guadagno soprattutto i soggetti forti, invece provando spendono solo i top team, perché quelli piccoli manco se lo sognano d'arare l'asfalto in privato ogni tre per due, visto che faticano pure a

IN F1 È LA STAGIONE PRIMATO PER I GRAN PREMI: MAI PRIMA D'ORA IL MONDIALE SI ERA CORSO NELL'ARCO DI 21 GARE. UNA SFIDA NELLA SFIDA. E PENSARE CHE NEL 1950 IL PRIMO CAMPIONATO NE COMPRENDEVA SOLO 7...



ANCHE SE LA LOTTA PER IL MONDIALE SEMBRA UN AFFARE DI CASA MERCEDES, NON VA DIMENTICATO L'ASPETTO PIÙ INTRIGANTE DELLA STAGIONE IN CORSO: IN UNGHERIA ABBIAMO TOCCATO IL GIRO DI BOA DI UN CAMPIONATO CHE PER LA PRIMA VOLTA DA QUANDO ESISTE SI DISPUTA SU 21 GARE VALIDE. PER CERTI VERSI UNA SFIDA INCONSUETA BASATA ANCHE SULLA DURATA, MAI TENTATA FINORA...

na

pagare le bollette. Ed è così che a test calmierati dalle 17 gare del 2009 si passa alle 19 del 2010, alle 20 del 2012 e, dopo un triennio di riposizionamento in quota 19, si salta alla cifra record di 21 gare previste quest'anno. In pratica 6000 chilometri di gara, al netto di libere e qualifiche: esattamente il dop-

GIÀ NEL 1977 I GP ERANO BEN 17

Se il 2016, nella foto in basso il Gp a Baku, segna il record di gare iridate stagionali, nel 1977, l'anno di Lauda e del suo secondo mondiale con la Ferrari, a sinistra, le 17 corse previste erano considerate un'eccezione

pio della distanza totale del primo campionato iridato della storia, prevedendo altresì il triplo delle gare in programma.

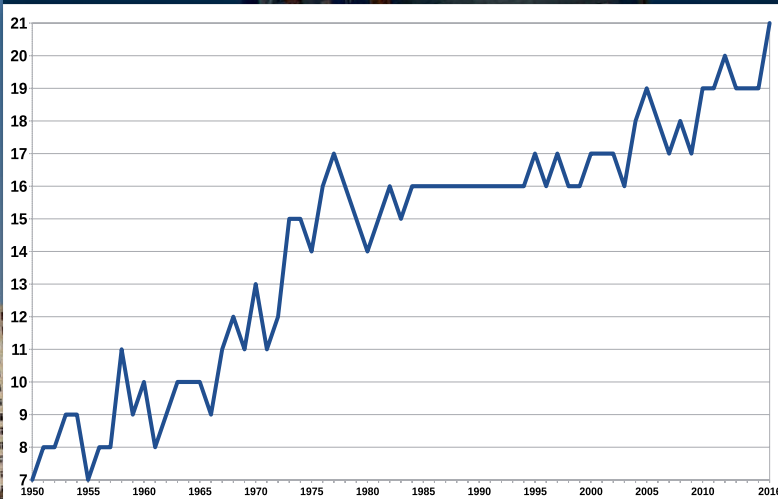
Attenzione, si correva molto di più nel 1962!

Che poi, ponendo occhio al passato, le squadre non hanno inventato mica niente. Nel glorioso 1962, infatti, il calendario F.1 prevedeva un totale di trentuno corse, sissignori, trentuno. Nove valide per il campionato del mondo e ventidue non assegnanti punteggio iridato. Ecco, lì si che il Circus sembrava la Nascar, le squadre avevano panchine lunghe e la stagione sembrava non finire mai. Poi, progressivamente, la filosofia è cambiata, il calendario iridato è divenuto più sostanzioso e il riempitivo delle corse non valide è andato implacabilmente in calando, fino a estinguersi del tutto con la disputa della Corsa dei Campioni nel 1983.

Dati a cura di MICHELE MERLINO

IN NETTO AUMENTO IL NUMERO DI GP PER STAGIONE

In basso, proponiamo il grafico che evidenzia i Gp previsti per ogni anno, fin dal 1950: un trend in netta ascesa, come testimoniato dall'andamento che addirittura si impenna toccando il 2016, con ben 21 Gp in programma. Salta all'occhio anche la grandissima differenza con i primi anni della F.1 iridata. Per esempio, negli Anni '50 si corse sempre sotto i 10 Gp validi per anno, a parte il 1958 che si disputò su 11 gare.





TUTTO SI FA PER IL PUBBLICO

Il Gp del Messico 2015 è stata una delle gare che hanno visto una vera e propria partecipazione fiume del pubblico. Al centro il Gp di Spagna 1980 poi privato della validità iridata dalla Federazione

Il piano Bernie vive il primo step nel 1976-1977

L'analisi del numero di gare nel calendario iridato è un indice marcatore infallibile per capire i cambiamenti strutturali nella storia della F.1.

Dal 1967, anno secondo dell'avvento della formula a 3000 cc, le corse iridate previste per la prima volta passano a undici e il polo d'attrazione si amplia, toccando quota tredici nel 1970. A metà degli Anni '70, quando la F.O.C.A., ossia l'associazione dei Costruttori inglesi capitanata da Ecclestone, assume sempre più potere d'indirizzo nelle politiche promozionali del Circus, le corse iridate previste schizzano a quindici, mentre le televisioni vengono sempre più coinvolte in quello che fino a poco prima per l'appassionato era uno Sport goduto più dal vivo, pagando il biglietto, che non dallo schermo.

Il 1976, quello dell'incidentone di Lauda al Nurburgring, è un anno di preparazione, mentre il 1977, col titolo vinto dal ristabilito Niki sempre su Ferrari, diventa l'interludio sperimentale, con la maggior parte delle corse trasmesse in diretta, mentre il 1978 è l'anno zero della F.1 quale fenomeno televisivo globale, foriero di diritti e entrate interessanti.

Sempre nel 1978 per la prima volta in Italia e in gran parte dei paesi europei - la Gran Bretagna era avanti a tutti da un pezzo -, gran parte del mondiale di F.1 viene irradiato in cronaca diretta e con regolarità nelle principali reti nazionali.

Non a caso le corse nel 1977 toccano quota diciassette e nel 1978 scendono a sedici solo perché il Giappone rinuncia all'organizzazione del suo Gp.

In poche parole la F.1 non è più un'entità televisivamente quasi invisibile come lo era all'inizio degli Anni '70 e la quantità di corse in programma diventa direttamente proporzionale alla qualità degli introiti possibili, col parallelo aumento esponenziale dell'impatto mediatico e, a cascata, dell'interesse di location d'alto livello e sponsor a rilevanza mondiale.



Una metamorfosi che porta pure contraddizioni

Ovvio, a ogni crescita esponenziale fa seguito l'insorgere di sacche d'inflazione. In questo caso, tuttavia, non si tratta di un fenomeno economico ma di valori sportivi.

Una volta si correvano poche gare iridate e un grandissimo pilota più di tanto non poteva vincere. Giunta a metà della sua sessantennale storia, la Formula Uno comincia a far disputare il doppio delle corse di cui s'accontentava in passato e il peso specifico di certe carriere e dei relativi punteggi finali, valutato a ritroso, fa quasi sorridere.

È così che il mediamente non irrisistibile David Coulthard si ritrova con tredici Gran Premi vinti, tanti quanti quelli del leggendario bi-campione del mondo "Ciccio Ascari" e uno in più del mitologico Mario Andretti.

Come direbbe chi ha studiato, è questo il prezzo che abbiamo pagato per il progresso. ●



ANNI IN PARALLELO

ANNO	GP	GIRI	DIST.
2016	21		
2015	19	1149	5778
2014	19	1134	5717
2013	19	1131	5792
2012	20	1192	6084
2011	19	1133	5794
2010	19	1129	5793
2009	17	988	5045
2008	18	1117	5480
2007	17	1065	5168
2006	18	1137	5478
2005	19	1180	5778
2004	18	1122	5472
2003	16	1018	4787
2002	17	1090	5175
2001	17	1065	5112
2000	17	1074	5174
1999	16	1000	4859
1998	16	1015	4848
1997	17	1054	5040
1996	16	1014	4846
1995	17	1124	5168
1994	16	1046	4833
1993	16	1045	4859
1992	16	1036	4848
1991	16	980	4598
1990	16	1052	4785
1989	16	1039	4775
1988	16	1031	4747
1987	16	1009	4729
1986	16	1044	4773
1985	16	1032	4774
1984	16	1001	4549
1983	15	940	4439
1982	16	1060	4741
1981	15	973	4343
1980	14	889	4266
1979	15	975	4514
1978	16	1036	4737
1977	17	1132	5148
1976	16	1030	4846
1975	14	764	3937
1974	15	979	4547
1973	15	973	4647
1972	12	805	3740
1971	11	671	3276
1970	13	917	4457
1969	11	807	3791
1968	12	853	4211
1967	11	804	3960
1966	9	602	3284
1965	10	683	3644
1964	10	722	3674
1963	10	708	3829
1962	9	624	3344
1961	8	490	2988
1960	10	798	4334
1959	9	736	3810
1958	11	792	4376
1957	8	699	3926
1956	8	668	3994
1955	7	672	3356
1954	9	722	4575
1953	9	736	4382
1952	8	648	3849
1951	8	615	4041
1950	7	529	3002

Tiscali Mobile Smart 3 GB. È facile lasciarsi tentare.

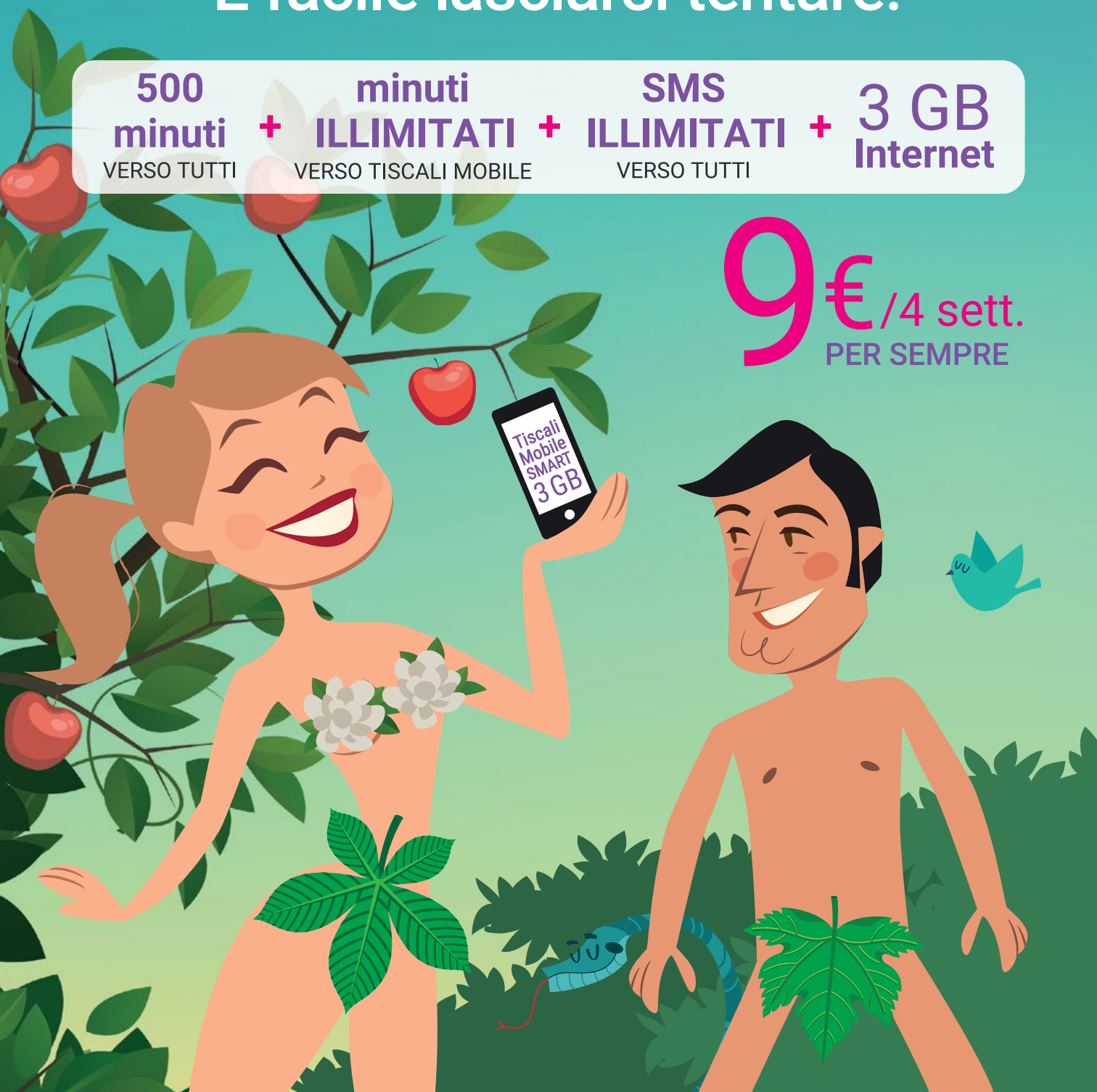
**500
minuti**
VERSO TUTTI

**minuti
ILLIMITATI**
VERSO TISCALI MOBILE

**SMS
ILLIMITATI**
VERSO TUTTI

**3 GB
Internet**

9€ /4 sett.
PER SEMPRE



tiscali.it | ☎130 | tiscali store

COPERTURA SU RETE TIM

tiscali:

Sfida tutta tedesca

NELLA GARA DI CASA LA PORSCHE VINCE DAVANTI ALL'AUDI MENTRE LA TOYOTA SPROFONDA TRA MILLE PROBLEMI. DOPPIETTA FERRARI GT

di Dario Lucchese

NÜRBURG - Una Porsche davanti a tutti. Poi le Audi che avevano dominato le qualifiche e ancora una 919 Hybrid. Clamorosamente in ombra i due equipaggi Toyota, che arrivavano al quarto round del Mondiale Endurance intenzionati a riscattarsi dopo la delusione per la mancata vittoria a Le Mans e che invece sono tornati a casa con un risultato piuttosto mediocre. La 6 Ore del Nürburgring è iniziata come una gara quasi monotona, ma sempre in crescendo, fino a rivelare il vero leit-motiv che è stato il confronto tra le due cugine tedesche. Un duello che in particolare ha riguardato la seconda posizione.

Per Mark Webber, Brendon Hartley e Timo Bernhard (che essendo cresciuto a 150 chilometri dall'Eifel qui è di casa) è così arrivata davanti a 58.000 spettatori la prima vittoria di questa stagione. Un successo che li ripaga dopo la sfortuna dei primi tre round e che si ripete a distanza di un anno.

Le Audi avevano monopolizzato la prima fila, con la R18 di Marcel Fässler e André Lotterer (assente nella circostanza il loro compagno Benoît Tréluyer, infortunatosi lo scorso giugno durante un allenamento in bicicletta) davanti a quella di Loïc Duval, Oliver Jarvis e Lucas Di Grassi. In gara hanno concluso seconda e terza, invertendo però le posizioni.

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Bernhard-Webber-Hartley (Porsche); 2. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi); 3. Fassler-Lotterer (Audi).

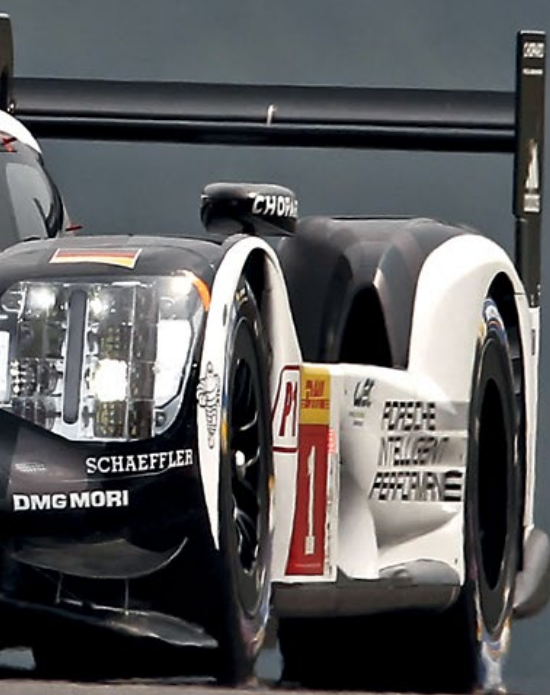
Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





PRIMA VITTORIA 2017 DELLA PORSCHE N°1

Gli equipaggi di Porsche e Audi festeggiano sul podio. Nella foto grande la 919 Hybrid vincitrice di Webber, Hartley e Bernhard





Nelle fasi iniziali a fare capolino tra le due vetture della Casa dei quattro anelli era stata la Porsche di Bernhard, che dopo due curve è riuscito a portarsi davanti a Jarvis; quasi come un monito. Poi, lo stesso ha forzato il ritmo, rischiando anche grosso al 19° giro, quando era riuscito per un attimo a mettere il muso della sua vettura davanti a quella di Fässler, sfiorando però l'incidente con una 911. Di certo non sono mancati i colpi di scena. Cominciando dall'errore di Neel Jani, giratosi nelle battute iniziali dopo essere arrivato lungo cercando di passare Jarvis e colpendo la Ford Gt di Stefan Mücke. Ma la sorte è poi tornata ad essere benevola con l'equipaggio dello svizzero, così come per i loro compagni di squadra. Questo nonostante una foratura avvenuta durante il primo turno di guida, con Hartley. In particolare, le cose per la Porsche hanno iniziato a mettersi davvero bene nel corso della terza ora, quando un regime di "full course yellow" ha finito per favorire la vettura di Dumas-Jani-Lieb che in quel momento si trovava ai box per rifornire. È stato a quel punto che le due 919 Hybrid si sono ritrovate in prima e seconda posizione. Però, su un circuito così ostico per i sorpassi, l'imprevisto era sempre in agguato. Difatti, a un'ora e 40' dal termine, Lieb ha avuto un contatto con la vettura del "Bronze" Khaled Al Qubaisi. Un incidente che si sarebbe risolto senza gravi "conseguenze" se la direzione gara non avesse poi inflitto un drive through alla vettura di testa in quel momento condotta da Jani. Penalità che ha consentito alla Audi di Duval di recuperare gli oltre 22" di distacco e di risalire al secondo posto. Un motivo in più per rimanere ancora col fiato sospeso visto che Jani, quando è rientrato in pista, si è ritrovato a quasi due secondi dalla R18. Ed è in questo frangente che i vari doppiati hanno permesso all'altra Audi di Lotterer di avvicinarsi pericolosamente ed agguantare il terzo posto, a 55' dalla fine, dopo un duello dal sapore antico. Come se non bastasse, a mezz'ora dal termine, la Porsche di Jani ha pure dovuto compiere una sosta in seguito alla segnalazione con bandiera nera e arancione, per effettuare una riparazione sul retrotreno: quarto posto, ancora leadership in campionato e fine dei giochi. Quinta e sesta le Toyota di Davidson-Buemi-Nakajima e Sarrazin-Conway-Kobayashi, lontane anni luce. ●



REGINE SUL PALCOSCENICO

Le 6 vetture Lmp1 che animano il Wec, Audi, Porsche e Toyota, in gruppo. In basso la Toyota, che ha deluso. In alto destra una vista della Porsche e l'Audi al pit stop





Aerodinamica grandi novità

LE TRE PROTAGONISTE DELLA CATEGORIA LMP1 SI SONO PRESENTATE IN CONFIGURAZIONE AD ELEVATA DOWNFORCE, CON TANTE MODIFICHE

Il principale tema tecnico del quarto round del Mondiale Endurance è stato rappresentato dalle novità aerodinamiche messe in campo da Audi, Porsche e Toyota. Dopo Le Mans su tutti e tre i fronti ha prevalso una scelta sicuramente più appropriata ai circuiti che ospiteranno i rimanenti appuntamenti del calendario, prediligendo una configurazione (il regolamento 2016 ne consente fino a tre

differenti versioni) con maggiore downforce, quindi orientata a sfruttare meglio i tratti più lenti e le curve semiveloci. Grande lavoro è stato fatto in casa Toyota, anche se al Nürburgring i risultati non sono arrivati. Le modifiche apportate sulla TS050, sostanzialmente rivista sia nella parte frontale che nel retrotreno, sono state studiate alla galleria del vento della sede di Colonia, che dista appena

90 km dall'Eifel. I 155 giri completati con l'asciutto nei due turni di prove libere del venerdì sono stati in questo senso utili per sviluppare al meglio il setup. Anche se è risultata penalizzata in termini di chilometri percorsi prima della gara, nel box della Porsche c'è stato da subito grande entusiasmo per le modifiche apportate, specialmente nella zona frontale, testate a Barcellona. Nonostante il nuovo

pacchetto abbia rivelato una vettura ben bilanciata, come enfatizzato dal team principal Andreas Seidl e confermato anche dal fatto che nelle libere le R18 sono state sempre davanti, non è stato possibile svolgere fino in fondo il lavoro programmato sulla vettura di Neel Jani, Marc Lieb e Romain Dumas, dopo che proprio quest'ultimo è stato protagonista di un'uscita di pista anche abbastanza violenta nel corso del secondo turno, a causa della rottura del disco-freno della ruota anteriore sinistra. Meno downforce anche per le Audi, che a Spa e Le Mans avevano adottato una soluzione con inferiore carico e bassa resistenza. ●

Doppietta Ferrari

Al Nürburgring le Rosse sono tornate e lo hanno fatto con una doppietta memorabile nella classe LmGte Pro, la seconda di questa stagione dopo Silverstone, ma a posizioni invertite. Ad imporsi è stato il binomio formato da Gimmi Bruni e James Calado. Per l'inglese si è trattato del suo primo successo, il trentesimo per il pilota italiano - alla prima affermazione al volante della 488 - che diventa così il più vittorioso nella storia del Wec. Il secondo posto di Davide Rigon e Sam Bird non solo ha completato un uno-due strepitoso ma ha avuto il sapore di un successo, perché ha consentito all'equipaggio della Af Corse di riagganciare la vetta della classifica, portandosi a soli 2 punti dal binomio della Ford composto da Stefan Mücke e Olivier Pla. Un risultato costruito giro dopo giro, con intelligenza, dal momento che alla fine delle qualifiche la loro vettura si era ritrovata soltanto undicesima.

«Quando è salito in macchina Bird, con la pista che si asciugava - ha spiegato Rigon - abbiamo commesso l'errore di non montare le gomme slick e questo ci ha fatto scivolare di parecchio indietro». In realtà la scelta che ha pesantemente penalizzato Rigon-Bird nella sessione del sabato, era scaturita dal fatto che, poco prima, Bruni (senza le rain) era finito in testacoda. Di certo era stata la pioggia caduta a intermittenza a condizionare il turno di prove cronometrate, ponendo invece davanti a tutti la Aston Martin Vantage di Nicki Thiim e Marco Sørensen. Sulla vettura inglese, reduce da una prima parte di stagione sottotono, per la gara tedesca era stato concesso l'uso di restrittori maggiorati di 0,4 mm e la possibilità di utilizzare un nuovo pacchetto aerodinamico. A farsi vedere, nelle fasi iniziali della gara, è stata anche la Ford ed è toccato proprio a Mücke avere il migliore guizzo al via, prima che a fare il ritmo ritornassero ad essere le Aston Martin, quella di Thiim e quella di Richie Stanaway. Ma Bruni

**BRUNI E CALADO
BATTONO RIGON
E BIRD ED È
FESTA GRANDE
PER AF CORSE.
L'ASTON MARTIN
CHIUDE TERZA,
MENTRE LA FORD
È QUARTA
E PLA E MUCKE
RESTANO LEADER**

si è subito accodato al quarto posto e poi s'è reso autore di una rimonta che lo ha portato al comando. Alla Vantage dell'equipaggio danese è andato quindi un terzo posto tutto sommato soddisfacente. La migliore delle Ford Gt, quella di Mücke-Pla, ha concluso quarta, pagando anche la penalizzazione di un drive through per un'irregolarità commessa durante uno degli ultimi pit-stop. A condizionare il risultato della vettura gemella di Harry Tinckell, Andy Priaulx e Marino Franchitti è stato invece un incendio sviluppatosi durante una sosta ai box nel corso della seconda ora. Nella GteAm, oltre alla vittoria dell'altra Aston di Dalla Lana-Lamy-Lauda, va segnalato ancora un secondo posto della Ferrari, la 458 di Emmanuel Collard, Rui Aguas, François Perrod, con quest'ultimo che finendo nella ghiaia dopo pochi giri aveva causato il primo periodo di "full course yellow" della gara, pagando anche un drive through per avere superato il limite di velocità in pit-lane. ●

CAVALLINO DAVVERO RAMPANTE

Sopra, la Ferrari 488 Gte che Bruni e Calado hanno portato al successo in LmGte Pro. In alto, il podio tutto ferrarista, con Rigon e Bird a completare il trionfo delle Rosse. Sotto, l'Aston Martin ai ferri corti con la Ferrari e, sotto a sinistra, la Ford Gt, solo quarta: Mücke e Pla sono però al comando fra i piloti. In basso a destra la Corvette C7 di Ruberti. In alto a destra l'Alpine vincitrice in Lmp2





CON LAPIERRE, MENEZES E RICHELMI

Alpine trionfa nella Lmp2

Gustavo Menezes, Nicolas Lapierre e Stéphane Richelmi sono riusciti a non interrompere la loro serie positiva di vittorie, centrando il terzo successo consecutivo ed estendendo ulteriormente il proprio vantaggio nella classifica della Lmp2. L'equipaggio della Signatec Alpine ha concluso il primo girone europeo del Mondiale Endurance che precede le cinque conclusive trasferte intercontinentali, con un bilancio davvero positivo ma nella 6 Ore del Nürburgring a dargli una mano ci si è messa anche la buona sorte. In qualifica, a firmare la pole era stata l'Oreca divisa da René Rast (autore del migliore responso), Roman Rusinov e Alex Brundle, con quest'ultimo che per l'occasione ha fatto il suo ritorno nel Wec. È stata proprio la vettura della G-Drive Racing a fare il passo per tutta la prima parte di gara, con Richelmi secondo durante il primo stint di guida e terza la Gibson della Strakka Racing condotta da Jonny Kane. Rast ha imposto immediatamente un ritmo elevato, tanto da inserirsi dopo la prima mezz'ora nel gruppo di coda delle Lmp1. Un dominio che si è arrestato per un problema meccanico e conseguente ritiro solamente nel corso della terza ora. Seconda e terza hanno così concluso le due Ligier di Gonzalez-Albuquerque-Senna e Dalziel-Derani-Cummings.

Ruberti torna e va sul podio

IL PILOTA ITALIANO CHE HA SALTATO LE MANS PER UN INCIDENTE SALE NUOVAMENTE SULLA CORVETTE ED È TERZO NELLA GTE AM

Esattamente 49 giorni dopo l'incidente ad Hockenheim nel corso di una sessione di coaching, al Nürburgring ha fatto il suo ritorno Paolo Ruberti. Il veneto si è nuovamente visto al volante del-

la Chevrolet Corvette C7 della Larbre Competition, che ha portato sul gradino più basso del podio nella LmGte Am che ha salutato il successo della Aston Martin di Pedro Lamy, Mathias Lauda e Paul Dalla Lana. Ruberti, che ha svolto un test prima della trasferta tedesca, si è alternato al volante con Pierre Ragues e Yutaka Yamagishi, assieme ai quali aveva già conquistato due terzi posti a Silverstone e Spa. «Sto bene, ho superato perfettamente l'intervento a cui sono stato sottoposto - ha commentato Ruberti - . Porto solamente due fissaggi nella schiena che mi permettono di

non sollecitare la vertebra fratturata. Ho dovuto saltare la 24 Ore di Le Mans e le gare Imsa di Watkins Glen e Motorsport che avrei dovuto disputare con la Lamborghini Gtd della Dreame Racing, ma adesso sono di nuovo in forma». Un week-end iniziato con il piede giusto... «Nelle libere - conclude - eravamo sempre davanti. In qualifica no, perché abbiamo deciso di tenere le intermedie con l'umido dal momento che il nostro "Bronze", Yamagishi, ha ancora poca esperienza. La vettura va bene, sia sull'asciutto che sul bagnato. Le Michelin che avevamo sono migliori di quelle del 2015». ●



Soffia aria di Formula Uno

GASLY E SIROTKIN, TESTER RED BULL E RENAULT, S'IMPONGONO NEL WEEKEND UNGHERESE. GIOVINAZZI È SECONDO IN GARA-1, MALE LUCA GHIOTTO

di [Alessandro Gargantini](#)

BUDAPEST - Al termine del sesto round stagionale, giro di boa del calendario, iniziano ad allungarsi le distanze al vertice della graduatoria di campionato. A prendere il largo è Pierre Gasly, test driver della Red Bull, pressoché perfetto sulla pista ungherese. Dopo aver siglato la pole e aperto la terza doppietta stagionale della squadra veneta nella Feature Race, precedendo il compagno di scuderia Antonio Giovinazzi, anche nella Sprint Race il ventenne di Rouen ha ottenuto il massimo, conquistando la settima posizione e siglando sul finale il giro più veloce, la sua specialità, che gli ha garantito due punti extra. Nella classifica generale il suo vantaggio sul compagno di team è così salito a undici punti. Il pugliese, dopo aver colto la piazza d'onore nella gara principale, non ha invece marcato punti nella seconda. Dopo essere scattato molto bene dalla settima posizione in griglia, Giovinazzi è finito lungo, scontrandosi con il nipponico Nobuharu Matsushita, piegando l'ala anteriore e rimediando una penalizzazione di dieci secondi. Sul tracciato ungherese il nostro portacolori ha insidiato la leadership di Gasly nella Feature Race, grazie all'ottima gestione delle gomme, ma non è mai riuscito a impensierirlo. In tanti temevano l'arrivo della squadra di Gragnano di Zocco nella categoria, ma due piloti al vertice a metà stagione vanno probabilmente oltre qualsiasi previsione.

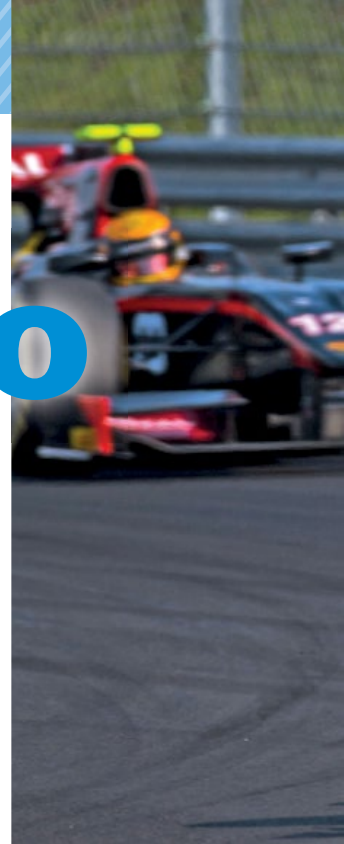
Nella Sprint Race ha finalmente rotto il ghiaccio Sergey Sirotkin, che da inizio stagione mette in mostra un potenziale elevatissimo senza riuscire a tradurlo in punti in graduatoria. Già terzo nella prima manche, il ventenne di Mosca è scattato come un fulmine dalla terza fila e si è subito inserito tra il duo della Racing Engineering, che guidava la corsa. Dopo un regime di safety car dovuto a una collisione multipla alla seconda curva, nella quale sono rimaste coinvolte quattro vetture, l'alfiere dell'Art Gran Prix si è esibito in un sorpasso d'alta scuola su Jordan King, interrompendo la tradizione che aveva visto per due volte consecutive il britannico aggiudicarsi la Sprint Race. I buoni risultati consentono al tester della Renault F.1 di risalire fino all'ottava posizione nella graduatoria generale.

Non è stato invece un fine settimana fortunato per il nostro Luca Ghiotto. L'alfiere del team Trident, ottimo sesto in qualifica, non è riuscito a sfruttare al meglio la buona posizione in griglia e si è fatto riassorbire dal gruppo già alla prima curva, prima di

evidenziare alcuni problemi in frenata che l'hanno costretto nelle retrovie e gli sono costati un drivetrough per mancato rispetto dei track limits. Nella Sprint Race, poi, il pilota veneto è rimasto incolpevolmente coinvolto nella collisione multipla del primo giro ed è stato costretto al ritiro. Un vero peccato, visto che il pilota della squadra milanese aveva il potenziare per esprimersi ai livelli di Silverstone. Magro anche il bilancio di Oliver Rowland, che si presentava in Ungheria da capoclassifica.

Soltanto diciassettesimo in qualifica, il pilota britannico non è riuscito a incidere ed ha chiuso undicesimo in rimonta la prima frazione e sesto la seconda.

Tornando al duo della Racing Engineering, Norman Nato è apparso in flessione e non è andato oltre un settimo ed un terzo posto, mentre Jordan King ha colto un ottavo ed un secondo. ●



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gasly; 2. Giovinazzi; 3. Sirotkin. Gara-2: 1. Sirotkin; 2. King; 3. Nato.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Subito il **bis** per sognare il titolo

DOPO SILVERSTONE, L'HUNGARORING. DUE VITTORIE CHE VALGONO DOPPIO E LANCIANO GASLY NEL RUOLO DI FAVORITO PER IL TITOLO

Mentre, soltanto un mese fa, la sua vettura si arenava nella sabbia della curva Rauch di Spielberg, in parecchi si domandavano quale fosse il vero valore di Pierre Gasly: un pilota molto veloce, micidiale nel giro secco, ma con qualche difficoltà nel concretizzare in gara. Pesavano anche le quattro pole, siglate tra la fine del 2015 e l'inizio di quest'anno, alle quali non era seguita nessuna vittoria. E poi, un'occasione sfumata al debutto in Spagna, seguita da un'altra doccia fredda al Red Bull Ring, quando guidava la gara. Pierre sembrava avere un conto aperto con il gradino più alto del podio, che non ospitava il francese addirittura dal 2013. E il problema non sembrava di facile soluzione. Anche perché c'erano la spada di Damocle della Red Bull e un compagno in gran forma come Antonio Giovinazzi a complicare tutto. Invece, il ragazzo di Rouen ha trovato la forza di dare una svolta alla sua stagione. Nel precedente appuntamento, a Silverstone, è arrivato il primo - meritato - successo nella Feature Race, quella più rappresentativa, subito ribadito con il bis sui saliscendi ungheresi. Ora, i dubbi sul transalpino sembrano un lontano ricordo.

«Questa vittoria - spiega il tester della Red Bull - ha un sapore particolare, visto che è stata una corsa ancora più tecnica di Silverstone. Sono riuscito a gestire bene il consumo delle gomme, riuscendo nel finale a resistere ai miei avversari, che si stavano avvicinando. A inizio gara ho guadagnato un po' di margine con le gomme soft, un vantaggio che si è rivelato decisivo. Come sapete, io non amo particolarmente correre facendo il ragioniere ma prediligo dare il massimo ogni giro. Nella Sprint Race è stato comunque importante siglare il giro più veloce - puntualizza il francese - . So che devo migliorare sotto questo punto di vista. Però, quando si parla di gestione delle gomme, un po' m'intristisco».

Per andare avanti non serve solo il piede e questo, Pierre, sembra proprio averlo capito... «Sì, è vero, in Gp2 funziona così e, gara dopo gara, mi ci sto abituando». Impossibile dargli torto. ●

UN PODIO MULTIETNICO

Festeggiano, sopra, i protagonisti di Gara-1: Gasly, Giovinazzi e Sirotkin. Il russo della Art, in alto, ha vinto Gara-2. A sinistra il nostro Antonio Giovinazzi, autore di un buon secondo posto come Jordan King, sopra a sinistra





LOTTA A TUTTI I LIVELLI

Pic supera King alla prima curva, a fianco, e s'invola verso la quinta posizione nella "Feature race". Week-end difficile per Norman Nato, sotto. Raffaele Marciello, in basso, resta agganciato al treno per il titolo della Gp2

E Marciello è la terza forza

L'ITALIANO DI LUGANO HA MANCATO IL PODIO PER UN SOFFIO MA RIMANE IN LIZZA PER IL TITOLO, CONTRO RIVALI AGGUERRITI

Non è riuscito a conquistare il podio ma anche a Budapest si è visto un ottimo Raffaele Marciello, che rimane in piena corsa nella lotta per il titolo. È lui la terza forza in campionato, pur se distaccato di 22 punti dal vertice. Il pilota della Russian Time, che alla vigilia della gara aveva sostituito il propulsore e che in qualifica era stato rallentato da problemi alla pompa della benzina, nella Feature Race è riuscito dalla ottava posizione in griglia a portarsi a ridosso del podio. Questo grazie ad una strategia che lo ha visto prolungare il primo stint e compiere, con una maniacale perfezione, una serie di giri veloci che gli hanno consentito di recuperare. Pierre Gasly ha confessato che la rimonta di Lello è stato il principale punto di riferimento nella sua strategia di gara. Nella Sprint Race, l'italiano di Lugano ha chiuso ottavo. «È un campionato parecchio equilibrato e serve aver costanza e non buttare le occasioni. Qui abbiamo mostrato un buon ritmo ma siamo stati penalizzati dai problemi d'erogazione della potenza in prova». In Ungheria ha finalmente tirato fuori le unghie Arthur Pic, che su un tracciato sul quale si esprime bene è riuscito a riportare il Team Rapax in alto, con la quinta posizione nella Feature Race. ●



Fuoco terzo incomodo

CON UN SECONDO POSTO NELLA PRIMA FRAZIONE, VINTA DA PARRY, ANTONIO BRACCA I DUELLANTI ALBON E LECLERC

di **Alessandro Gargantini**

BUDAPEST - Assomiglia sempre di più a un match di pugilato tra Albon e Leclerc questa stagione della Gp3 Series! Arrivati al 4° round stagionale, i due piloti dell'Art Gp si sono più volte scambiati la leadership della graduatoria e promettono grande battaglia: sono solo tre le lunghezze che separano il leader Albon dal monegasco. Il duello tra i due team-mates potrebbe finire con l'avvantaggiare Fuoco e consentire al calabrese agganciarsi ai capoclassifica. Proprio come è successo al termine della Feature Race, quando l'alfiere del Trident era riuscito a raggiungere il thailandese di passaporto britannico e lo separavano soltanto 4 lunghezze dal vertice. Tornando al duello tra i piloti della scuderia ubicata alle porte di Parigi, un'errata strategia in qualifica li ha tenuti lontano dalle prime file, col pilota della Fda 6° e il rivale 8°. Il forfait prima dello start del poleman Nyck de Vries ha agevolato il primo centro nella categoria del britannico Parry, che ha preceduto Fuoco e Dennis. Leclerc e Albon hanno chiuso rispettivamente al 6° e al 7° posto. Nella Sprint Race, i due sono subito tornati protagonisti. Albon ha colto il terzo successo stagionale, riuscendo a beffare al via

il poleman Maini, 8° nella Feature Race. «Se devo essere onesto, nella mia procedura di start ho fatto alcuni errori con la frizione. Pesavo di rimanere piantato in griglia – ci ha spiegato nel dopo gara il vincitore – Fortunatamente, la mia macchina non si è spenta e sono riuscito ad affiancarmi e sorpassare Maini. Una volta conquistata la leadership della gara, sapevo che non avrei più corso rischi e ho risparmiato le gomme per siglare il giro veloce, in modo da avvantaggiarmi ulteriormente in graduatoria. Sono Soddisfatto di come siamo riusciti a risollevarci, visto che avevamo sbagliato le qualifiche. Ora mi godo la leadership e mi auguro che in Germania, tra sette giorni, avremo un week-end più tranquillo». Non è riuscito ad andare oltre la terza posizione Charles Leclerc, che è stato costantemente alle spalle di Arjun Maini senza riuscire ad attaccarlo. «Dopo due contatti con Boschung e uno con Aitken, oggi la mia macchina aveva problemi di assetto – ci ha spiegato il pilota test del Team Haas F1 – Ho dovuto sollecitare le gomme e, alla fine, non avevo più margine per andare all'attacco senza rischiare. Tre punti di svantaggio in campionato non sono un

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Parry; 2. Fuoco; 3. Dennis. Gara-2: 1. Albon; 2. Maini; 3. Leclerc.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

ro che in Germania, tra sette giorni, avremo un week-end più tranquillo». Non è riuscito ad andare oltre la terza posizione Charles Leclerc, che è stato costantemente alle spalle di Arjun Maini senza riuscire ad attaccarlo. «Dopo due contatti con Boschung e uno con Aitken, oggi la mia macchina aveva problemi di assetto – ci ha spiegato il pilota test del Team Haas F1 – Ho dovuto sollecitare le gomme e, alla fine, non avevo più margine per andare all'attacco senza rischiare. Tre punti di svantaggio in campionato non sono un



problema, visto che in una stagione è fisiologico avere alti e bassi».

Tornando in casa Trident, Giuliano Alesi è stato un po' rallentato dal traffico in qualifica, soprattutto dopo l'interruzione a causa del guasto alla vettura di Schothorst, e non è riuscito ad andare oltre l'ottava fila con il sedicesimo tempo. In entrambe le corse il francese ha lottato a centro gruppo ed era difficile chiedere di più su un tracciato dove è quasi impossibile superare. La Sprint Race è stata caratterizzata da uno spettacolare incidente del pilota malese Akash Nandy, ribaltatosi in rettilineo mentre combatteva con Nock de Vries e Tatiana Calderon. La corsa è stata neutralizzata per alcuni giri mentre veniva rimossa la vettura dell'incolpevole pilota di Jenzer.

Antonio Fuoco per ora è la terza forza

Se Albon e Leclerc si passano continuamente il testimone al vertice della graduatoria generale, Antonio Fuoco sta recitando il ruolo di terza forza. Diciassette punti di svantaggio da Albon rappresentano un divario colmabile in un solo fine settimana. Alle spalle del terzetto di testa si è invece aperta una voragine, visto che il vincitore della Feature Race Matthew Parry dista ben trentanove punti dall'alfiere del Team Trident. Se a Silverstone Fuoco aveva rotto il ghiaccio e colto la prima vittoria nella categoria, anche sul tracciato ungherese il ventenne driver del Team Trident ha mostrato ottimo potenziale, conquistando la piazza d'onore nella prima frazione per poi essere rallentato alla prima curva della Sprint Race, dove ha chiuso decimo. «Sì, anche su questa pista siamo riusciti a essere protagonisti, ma è mancata la vittoria – ha spiegato il pilota Fda –. Il diluvio che ha preceduto la gara del sabato ha cambiato le condizioni della pista, annullando di fatto il degrado delle gomme. Dopo il terzo tempo in qualifica, ho provato ad attaccare Matt Parry allo start. Non sono riuscito a superarlo visto che avevo la linea esterna». ●

IN UNGHERIA C'È STATA LA RISCOSSA DI PARRY

Lo scatto del gruppone in gara-1, sotto, che ha visto alla fine Parry, in alto a destra, aggiudicarsi la gara, davanti all'italiano Fuoco



Muller se la gode

TERZA AFFERMAZIONE DI FILA PER IL PILOTA TEDESCO CHE HA PRECEDUTO LUKAS E AMMERMULLER. CAIROLI SI PIAZZA 7°

Sven Muller gode, Matteo Cairoli soffre, ma è Mathieu Jaminet a disperarsi in Ungheria, al termine del quinto appuntamento della Porsche Mobil 1 Supercup dai tanti colori. Weekend sicuramente nero per il francese, al termine delle qualifiche il più veloce di tutti, ma retrocesso nel post verifiche in fondo allo schieramento per un'irregolarità sull'altezza della vettura.

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Muller; 2. Lukas; 3. Ammermuller.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Il giovane transalpino è stato poi coinvolto poi in un incidente al via che gli è costato il ritiro ed anche la leadership del campionato, facendolo scivolare secondo nella classifica. Alla sua terza affermazione di fila, dopo quelle del Red Bull Ring e Silverstone, a balzare al comando è stato quindi Müller, già leader della Carrera Cup tedesca, dominatore con i colori del Lechner Msg Racing Team dal primo

MULLER A QUOTA +17 SULL'EX LEADER JAMINET

Sven Muller, in basso davanti a tutti e a sinistra, tra il polacco Robert Lukas e l'altro tedesco Michael Ammermuller, ha vinto a Budapest, prendendo vantaggio sull'ex leader della serie, il francese Jaminet, ritiratosi per un contatto al via.

all'ultimo giro davanti a Robert Lukas (reduce dalla sua prima pole conquistata sabato) e al proprio compagno di squadra Michael Ammermüller. Quest'ultimo ha così completato il podio di una gara neutralizzata dalla safety car dall'inizio fino a sei tornate dal termine a causa della carambola che in un sol colpo ha messo fuori alla prima curva, oltre allo stesso Jaminet, anche Chris Bauer, Roland Berville, Paul Rees e Lucas Sundahl. Weekend difficile, come già detto, per Cairoli. Il comasco, nonostante una vettura non proprio a posto (su questo tracciato non lo era stata neppure in occasione dei test ufficiali), nella sessione cronometrata di sabato si era attestato terzo, a soli 143 millesimi dalla vetta.

Ma al pronti-via è subito arretrato sesto, dovendo poi cedere un'ulteriore posizione al norvegese Dennis Olsen e concludendo pertanto settimo. Alla fine Cairoli ha portato a casa altri punti che gli hanno permesso di rimanere terzo in classifica ad una sola lunghezza da Jaminet, perdendo però terreno da Müller, che adesso è a quota +17 nei confronti del francese. Dopo un inizio di stagione strabiliante, condito da tre pole consecutive e le due vittorie di Barcellona e Monte Carlo, il giovane lombardo del team Fach Auto Tech si è trovato a dovere affrontare, dal terzo round in avanti, qualche imprevisto di troppo. Ma l'importante, in questa circostanza, era non perdere contatto dai suoi principali antagonisti nella corsa al titolo, nella speranza che il prossimo fine settimana, ad Hockenheim, la situazione ritorni alla "normalità".

Onesta, per concludere, la condotta dell'altro italiano Glauco Solieri, al via con la vettura del team Martinet by Almeras ed alla fine 17°.

(d.l.)





Come funziona la combustione

I laboratori di ingegneria della Cusano analizzano il livello di emissioni in rapporto agli idrocarburi

La potenza meccanica erogata da un motore a combustione interna trae origine da una reazione chimica in cui una molecola di combustibile, di solito composto da svariate decine di idrocarburi, si incontra con una molecola di ossigeno presente nell'aria: il loro incontro, in condizioni termodinamicamente favorevoli, comporta la conversione dell'idrocarburo in anidride carbonica (CO_2) e acqua e un rilascio significativo di energia che va a incrementare le condizioni puntuali termiche del gas all'interno del cilindro. I laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano concentrano la loro attenzione su queste dinamiche, per contribuire alla ricerca nel campo dei motori. Con il termine idrocarburo si indicano molecole formate da atomi di carbonio

e idrogeno, tali molecole possono essere "leggere" come il metano CH_4 e l'isooctano C_8H_{18} o "pesanti" come il tetra decano $\text{C}_{14}\text{H}_{30}$. Per poter svolgere correttamente la reazione servono condizioni di pressione e temperatura adeguate che nei motori ad accensione comandata sono puntualmente forniti dalla candela, mentre nei motori ad accensione per compressione sono raggiunte per l'intera camera di combustione durante la fase di compressione. Una iniziale considerazione può essere fatta sulle formule dei vari idrocarburi, che presentano differenti rapporti tra gli atomi di carbonio e quelli di idrogeno: per esempio il metano con una molecola di carbonio ogni quattro di idrogeno produrrà, in una combustione completa, meno CO_2 di una molecola di isooctano, tipica di una

benzina per motori ad accensione comandata, o di tetra decano. Da questo punto di vista quindi il metano presenta caratteristiche molto favorevoli. Inoltre, la combustione, cioè la trasformazione dell'idrocarburo in anidride carbonica e acqua non avviene direttamente, ma prevede lo svolgimento di centinaia di reazioni intermedie che interessano centinaia di componenti chimici intermedi. Il non completo svolgimento di dette reazioni genera la presenza di componenti intermedi, come il monossido di carbonio, che hanno un doppio effetto negativo. Da una parte concorrono alla formazione di specie inquinanti, dall'altra occultano una parte della energia chimica disponibile in quanto non si sono completamente ossidate e quindi non hanno rilasciato tutto il calore disponibile. Quest'ultimo fenomeno determina il rendimento di combustione che viene definito come l'energia rilasciata nel ciclo su quella teoricamente disponibile. Questo rendimento, nel caso dei motori a combustione interna, non presenta grosse problematiche in quanto in qualsiasi tipo di motore assume valori estremamente elevati, in ogni caso superiori a 0.95.



Power

recupero di energia



PROGRESSIONE IMPRESSIONANTE

Dopo aver saltato la prima gara 2016 per problemi di salute, Will Power al giro di boa della stagione ha ottenuto tre trionfi, l'ultimo dei quali a Toronto, sopra, e ora vuole sfidare il leader della classifica Pagnaud



L'AUSTRALIANO IN INDYCAR È IN NETTA RIMONTA CON TRE CENTRI E UN SECONDO POSTO NELLE ULTIME QUATTRO GARE. E ORMAI HA NEL MIRINO IL LEADER PAGNAUD. ECCOLO SVELARE I SUOI PIANI DI BATTAGLIA

di **Gordon Kirby**

foto **Getty Images**

È iniziata lentamente la stagione IndyCar per Will Power che, però, negli ultimi due mesi si è riproposto prepotentemente vincendo tre gare su quattro in giugno e luglio.

Power, infatti, si è imposto a Detroit sul circuito stradale stretto e dal fondo irregolare di Belle Isle, sui tratti veloci del superbo tracciato Road America di Elkhart Lake nel Wisconsin e sulle strade di Toronto. Si è anche aggiudicato un bel secondo posto sull'ovale da un miglio nello Iowa, la settimana precedente Toronto, buttandosi così nella mischia della lotta di quest'anno al campionato, assieme agli altri piloti del team Penske, Simon Pagenaud ed Helio Castroneves, al campione in carica Scott Dixon che corre per Ganassi e al sorprendente giovane sfidante Josef Newgarden che corre con il team di Ed Carpenter.

Per Power questo è il dodicesimo anno di IndyCar e il nono che corre con Roger Penske. Power ha concluso al secondo posto nel campionato IndyCar nel 2010, 2011 e 2012 prima di riuscire finalmente a vincere il suo primo titolo nel 2014. L'anno scorso ha concluso in terza posizione dietro a Dixon e Montoya. Will non ha potuto partecipare alla gara di apertura della stagione per problemi all'orecchio ed era deluso dai risultati ottenuti nelle prime gare disputate. «Non è stato certamente l'inizio che mi aspettavo - ammette - ho avuto problemi di salute, che però ora sono risolti. Quest'anno la monoposto è la più difficile di sempre da guidare. Devi essere a un livello ottimale di preparazione fisica e agonistica per rimanere in gioco e noi abbiamo anche perso alcuni test. Mi sono impegnato al massimo col mio programma di allenamento e ora mi sento veramente in forma».

Power ha conquistato la vittoria a Detroit, in giugno, dopo oltre un anno. «Rivincere dà tantissima fiducia a tutta la squadra - ha detto quel giorno -. Era come se continuassimo ad inciampare, un po' tutti noi. È stato un inizio di stagione duro. Non ho disputato la prima gara e ci sono stati alcuni passi falsi, ma ora ci siamo».

Tre settimane più tardi Power si è aggiudicato la seconda vittoria stagionale conducendo in testa tutta la gara di Elkhart Lake, e rientrando così nella lotta per il campionato. «Kanaan arrivava veloce verso la fine con le gomme rosse (morbide) - racconta -. Il lavoro fatto fino a quel momento stava sfumando, così ho fatto tutto ciò potevo per riuscire a stare davanti. La macchina è stata fenomenale e io ero così eccitato per la vittoria. Volevo vincere un'altra gara a tutti i costi. Ne avevamo bisogno. Mancano ancora sette prove e noi siamo ancora lì. E con i punti doppi dell'ultima gara ci potrebbe essere un'oscillazione di cento punti. Quindi dobbiamo cercare di farcela».

Due settimane più tardi Power si aggiudica il secondo posto dietro a Josef Newgarden che domina la prova sull'ovale dello Iowa... «Non mi sono mai piazzato bene, su quell'ovale, e nemmeno ho mai avuto vetture particolarmente soddisfacenti là - sottolinea Power -, ma stavolta la macchina è andata bene e io sono stato felicissimo di essere ar-

← rivato secondo. Era proprio quello che ci voleva». Nei giri conclusivi Power ha ingaggiato una grande battaglia con Scott Dixon precedendolo in seconda posizione. «È stato un po' come giocare a scacchi. Dixon andava dove ero io il giro precedente e sono riuscito a prendere la traiettoria alta e superarlo sull'esterno. Adoro correre in questo modo con piloti come Dixon. Ti dà spazio, non ti manda contro il muro, con Scott la lotta è molto dura ma corretta». Power si è poi aggiudicato la terza vittoria in quattro gare a Toronto a metà luglio, dimezzando così il vantaggio col compagno di squadra Pagnaud in testa alla classifica. È stata la 28esima vittoria di Will nella sua carriera in IndyCar. «Stiamo arrivando!» ha esclamato con un gran sorriso: «Dobbiamo solamente continuare ad arrivare davanti a Pagnaud e ci sono tutta una serie di piloti molto vicini a livello di punti in seconda, terza, quarta e quinta posizione che dobbiamo continuare a battere. La lotta è serrata, Voglio vincere il campionato, quindi dobbiamo continuare a spingere forte per riuscire a rosicchiare sempre un po' di quel vantaggio. La stagione va e viene a seconda delle tue forze. Io penso di essere, ora, piuttosto forte sugli ovali, lì mi sento a mio agio, e sui tracciati stradali la lotta è feroce. Honda ha fatto un salto in avanti ad Indianapolis, sono molto forti quest'anno. La lotta è piuttosto serrata, ed è così che dovrebbe essere. L'anno scorso potevi avere una giornata no e finire settimo, ma quest'anno se hai una giornata nera sei fortunato se finisci quindicesimo. Ovviamente Pagnaud, al comando, si è costruito un buon margine di punti ed è difficile avvicinarlo. Ma abbiamo dimezzato il suo vantaggio da ottanta punti a circa quaranta e così abbiamo la possibilità di riprenderlo. Perché lui non vinca deve avere una serie di brutte gare e noi dobbiamo continuare a disputare belle corse come quelle degli ultimi mesi».

Power ha commentato la ferocia dello schieramento IndyCar: «In particolare adesso che Chevrolet e Honda sono uguali, una settimana ti puoi ritrovare in pole e la settimana successiva invece ventesimo - dice sorridendo -. Nella maggior parte delle gare c'è meno di un secondo dal primo all'ultimo dell'intero schieramento di 22 vetture. È incredibile. Se la tua auto è leggermente fuori fase, puoi essere il miglior pilota al mondo ma ti ritroverai immancabilmente in fondo alla lista dei tempi della IndyCar. Questa serie si è talmente trasformata, tanto da essere diventata probabilmente la più competitiva al mondo e la più competitiva della sua stessa storia a causa della natura stessa delle regole. Con tutti i dati che raccogliamo e le analisi che facciamo, attualmente nessuno potrà mai riuscire a trovare maggiore velocità. Tutti sanno dove gli altri sono veloci e come si arriva a quel punto, questo rende tutti sempre più vicini».

Power enfatizza i tanti contrasti tra IndyCar e F1: «La differenza con la Formula Uno è che le loro monoposto sono tutte diverse - osserva Will -. Le vetture sono dissimili e i motori hanno caratteristiche di potenza differenti, di conseguenza le prestazioni divergono molto. Le macchine di F1 hanno vari livelli di deportanza, mentre nell'IndyCar ognuno ha gli stessi valori e tutti sanno qual è il livello



**RIVALITÀ
INCANDESCENTI**

Sopra, Power davanti a Castroneves e Montoya, team mate alla Penske. A destra, Juan-Pablo e, a sinistra, Dixon, alfiere del team Ganassi. Nell'altra pagina, la Panoz del 2007 e, in basso, Rick Mears. Sotto, Power 1° nella Indycar 2014

**HO DIMEZZATO
IL DISTACCO
DA PAGENAUD.
ORA SI TRATTA
DI ANDARLO
A PRENDERE**

WILL POWER



di deportanza degli altri. Questa serie, quindi, è diventata una complessa questione in cui il pilota fa la differenza. I ragazzi arrivano dall'Europa e scoprono che questa serie è molto più dura di quanto pensassero. Una cosa è provarla una di queste auto, un'altra è guidarla in gara, cosa che per alcuni piloti europei può rivelarsi quasi uno shock. La competizione è forte e devi assolutamente saper giocare la partita».

Da quando si è ritirato, nel 1992, Rick Mears, quattro volte vincitore della 500 Miglia, ha continuato a lavorare con il team Penske come coach dei piloti. Mears partecipa agli incontri con gli ingegneri del team e fornisce la saggezza di tutti i suoi anni di gare a piloti e ingegneri ogni qual volta gli viene richiesto. «Penso che giri bene per Will - dice lo stesso Mears -. Penso che sia in una buona posizione e che rimarrà così forte per il resto della stagione. È veloce e forte ovunque. Sarà una lotta asprissima fino alla fine, non solo tra i nostri piloti, ci sono anche Dixon e Newgarden. È dura. Sarà un duello così fino alla fine. Will ha avuto un inizio di stagione difficile, che però ha contribuito a dargli carattere. Penso



OLTRE AI PILOTI DELLA PENSKE, E A DIXON, OCCHIO ALLA RIVELAZIONE NEWGARDEN

RICK MEARS



ro schieramento. In F.1 solo ultimamente sono un po' più vicini, ma nulla a che vedere con quanto sono vicini nella IndyCar. Io non so se nella storia dei Gp sono mai stati così vicini come nella IndyCar. Lo schieramento oggi è racchiuso in uno spazio temporale così piccolo come non è mai stato prima nella storia del campionato e questo rende ancora più importante il ruolo di sua Maestà la Fortuna. Ci sono sempre, negli anni, alti e bassi - aggiunge Mears -. Lo scorso anno Simon (Pagenaud, ndr) era meglio di quanto non mostrassero i suoi risultati. Non otteneva il giusto riconoscimento per il lavoro che stava facendo. La fortuna ha un ruolo importante, nel campionato Indy, per via della natura delle regole e delle bandiere gialle. Un paio di volte lo scorso anno Simon ha fatto un pit stop subito prima di una bandiera gialla e questo lo ha fatto finire in fondo al gruppo, lo stesso è successo quest'anno a Helio. Quest'anno Simon ha avuto un po' di fortuna, è stato forte dappertutto e le cose per lui ora girano nel verso giusto. Sta dimostrando ciò che può fare. Will ha iniziato con qualche difficoltà ma adesso le cose stanno riappianandosi e penso che sarà forte. Ora serve che la fortuna giri per Helio. Si è veramente impegnato e ha lavorato sodo col team sui set-up. È concentrato e determinato, sta portando le cose su un altro livello, ma Lady Luck non gli è stata vicina. Lo stesso per Montoya. È stato veloce nella maggior parte delle gare, ma quest'anno sembra non riuscire ad arrivare dove vuole».

Dopo aver vinto a Detroit in giugno, Power aveva suggerito anche per la IndyCar l'introduzione di una safety car virtuale, simile a quella usata in F.1, per rallentare elettronicamente le vetture fino a una determinata velocità in regime di bandiera gialla. Secondo Power questo permetterebbe di lasciare aperti i box in sicurezza, pur in condizioni di bandiera gialla su tutto il percorso, piuttosto che chiuderli, cosa che spesso influisce sulle strategie dei team portando cattivi risultati: «A volte può essere molto frustrante perché dove viene esposta la bandiera gialla è solo una questione di pura fortuna - dice Will -. Guardate ad Helio a Detroit, sorpreso da una bandiera gialla. È stato quasi come avere un drive-through, e questo non mi piace. Aveva fatto un ottimo lavoro, si era fatto strada fino ad arrivare davanti, aveva risparmiato più carburante di noi ed era andato avanti un giro in più. Aveva un'ottima possibilità di vincere, rovinata da quella bandiera gialla. Il problema è che la gente corre per rientrare ai box. In caso di incidente si passa troppo velocemente. Ma ora, se guardiamo alla F.1, ci sono queste safety car virtuali. Abbiamo i dati per farlo e possiamo farlo anche noi. Possiamo far rallentare tutti alla stessa velocità in pista, qualunque velocità sia, 90 kmh, e continuare con il limitatore fino a che tutti siano rientrati ai box. È una soluzione semplice, che dovremmo adottare. Poi possiamo rimetterci a posto e ripartire. Rende le cose più sicure nei box e più corrette in pista. È tutto molto più sportivo, non deve essere una lotteria».

Power ha fatto i complimenti alla IndyCar per il pacchetto aerodinamico reso obbligatorio per il 100° anniversario della 500 Miglia che fortunatamente non ci ha più fatto vedere vetture volare via come



sta andando bene, ha la testa al posto giusto. In Iowa ha imparato delle cose che gli torneranno molto utili. Sono cose di cui ho parlato con lui e con gli altri nostri piloti e mi ha sorpreso che improvvisamente qualcosa gli sia scattato proprio sull'ovale di Iowa. Puoi parlare con qualcuno fino alla nausea, ma non otterrai mai niente finché in lui non scatta qualcosa che lo fa agire e fare esperienza. È venuto da me dopo la gara e mi ha detto ciò che stava accadendo, era come se gli si fosse improvvisamente accesa una luce. È una sensazione importante, si comprende la vettura, in particolare sugli ovali, cosa che sarà sicuramente di grande aiuto. Questo principio funziona un po' su tutti i tipi di piste, ma meglio di tutte sui catini. C'è sempre qualcosa da imparare ed è bello quando vedi che scatta qualcosa». Mears riflette sul grande livello di competitività che c'è in IndyCar e sul ruolo che ha la fortuna in una serie così fortemente competitiva: «Quando guardo alla differenza dei tempi in prova e nelle qualifiche mi rendo conto che in effetti sono così vicini! Con le auto e le dotazioni che hanno, tutti giocano ad armi pari, in molte gare, in un solo secondo c'è l'inte-

È COME SE ALL'INTERNO DI WILL POWER SI FOSSE IMPROVVISAMENTE ACCESA UNA LUCE

RICK MEARS



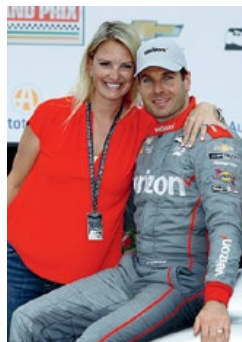


LA VERSATILITÀ DI POWER

In Champcar dal 2005 e in Indycar dal 2008, il 35enne Will Power è ora al massimo del rendimento su qualunque tipo di tracciato, compresi i cittadini, a sinistra. Sotto, il suo target attuale, ossia il capoclassifica Paganau, autore di una bruciante prima parte della stagione. Al centro, Will con la compagna e, in basso, il suo boss Roger Penske



← invece abbiamo visto fin troppe volte a Indianapolis nel 2015: «Penso che tutte le modifiche abbiano funzionato molto, molto bene. Ogni volta che qualcuno ha fatto testa coda o ha avuto un incidente la vettura è rimasta a terra. Quindi ne è assolutamente valsa la pena, le vetture, così, sono più sicure». Come la maggior parte dei piloti della IndyCar, Power vorrebbe tanto vedere gli organi preposti consentire maggiore potenza pur riducendo sostanzialmente la deportanza: «Penso che con la deportanza si siano spinti troppo in là nella direzione sbagliata. Maggiore è la deportanza, maggiore disturbo ci sarà con aria sporca, quindi il sorpasso è più difficile. Se ripensiamo alla vecchia Dallara prima di questa auto, l'alettone anteriore e quello posteriore con l'endplate erano molto essenziali, niente di più, e quello era il modo migliore di correre che abbiamo mai avuto. Da allora è diventato sempre più difficile seguire la gente a causa del buco sul fondo della vettura e di tutte queste alette dappertutto. Si è reso difficile il sorpasso. Mi piacerebbe ritornare al pacchetto alettoni che avevamo con la vecchia Dallara. Si tornerebbe immediatamente a corse bellissime. I Costruttori, però, hanno investito tanti soldi in questa serie e vogliono avere auto dall'aspetto diverso tra loro. Tanto tempo e tanto denaro sono stati impiegati per arrivare allo sviluppo che abbiamo ora, quindi è difficile dire "ok, rotamiamo tutto e torniamo a come eravamo". Penso che alla IndyCar si debba effettivamente capire come si comporta un'auto in condizioni di aria sporca. Se si va nella direzione di un singolo kit carrozzeria le cose saranno molto più semplici, ma, ripeto, credo che dovrebbero ritornare alla vecchia formula che avevamo per i tracciati stradali, le piste e gli ovali corti. Il pacchetto superspeedway va bene così com'è. La gara allo Speedway quest'anno è stata veramente bella e dovrebbe essere bella anche a Pocono. Il problema nasce sui tracciati stradali e su-



LA MIA AUTO PREFERITA RESTA LA PANOS CON CUI CORREVO IN CHAMP CAR NEL 2007

WILL POWER



gli ovali corti. A mio parere dovrebbero provare gli alettoni da speedway sugli ovali corti e aumentare i cavalli, saremmo più veloci nei rettilinei scalando poi in curva. Potrebbe non funzionare, ma per un po' ho detto che è una cosa da provare assieme ad una gomma più morbida della Firestone».

Power è un tipo calmo e pacato ma ha un'idea molto chiara di ciò che vuole da un'auto da corsa e non ha paura di dire ciò che pensa relativamente alla direzione che secondo lui IndyCar dovrebbe prendere: «I cavalli contro la deportanza sono l'esatto contrario di ciò che erano vent'anni fa. Ma siamo sempre così veloci nei rettilinei e le zone di frenata sono così compresse che è difficilissimo sorpassare. In un certo senso è divertente nelle curve veloci di posti come Barber, Elkhart Lake e Watkins Glen. Con tutta la deportanza che si riesce ad avere e tutti i dati oggi disponibili, non sono sicuro che si torneranno a vedere auto muoversi come in passato. Forse, se avessero 900 cavalli, sarebbero più spettacolari in pista. La direzione che mi piacerebbe prendessero è maggiore potenza e minore deportanza così sarebbe più difficile spingere sull'acceleratore, le gomme si deteriorano prima e questo probabilmente contribuisce ad avere gare più avvincenti. La mia auto da corsa preferita è la Panos DP01 Champ Car che avevamo nel 2007. Il rapporto peso-potenza e gomme di quell'auto era giustissimo. Un'auto piacevolissima, molto veloce. Aveva molta deportanza e più la spingevi, più era veloce. Aveva un ottimo bilanciamento ed era veramente molto divertente guidarla. Sarebbe bellissimo rendere le auto più simili a quelle».

Intanto Power ha la fortuna di guidare per il potente team di Roger Penske nell'aspra lotta per la conquista del campionato IndyCar di quest'anno, con due suoi compagni di squadra e gente come Scott Dixon e Josef Newgarden. Chiunque vinca il titolo se lo sarà decisamente guadagnato. ●



2016

AUTODROMO NAZIONALE MONZA



L'Italia che ha vinto l'abbiamo riunita,
 l'Italia che vince ci ha permesso di testimoniare i successi.
 Grazie a tutti i Protagonisti, i Collezionisti e gli Appassionati
 che hanno sostenuto e partecipato ad ASA 2016.
 Grazie per l'orgoglio, l'attenzione ed il rispetto che avete
 dimostrato verso il migliore Automobilismo italiano.

**ASA: Una grande Storia,
 da raccontare al presente e consegnare al futuro.**



Foto: DTV Rally - Di Stefano

www.motoritalia.net

Main Sponsor



AUTODROMO NAZIONALE MONZA

Silver Sponsor



Smile Sponsor



Media Partner



Techno Sponsor



Partner





WORLD
rally

Giostra **Mondia**

IN UNA SERIE AVVELENATA DALLE POLEMICHE SULL'ORDINE DI PARTENZA CHE PRIVILEGIA SULLA TERRA CHI PARTE DIETRO, ARRIVANO LE VELOCISSIME PS PIENE DI DOSSI DELLA FINLANDIA DOVE LATVALA, SOSPINTO DA UN'INTERA NAZIONE, VA A CACCIA DELLA TERZA VITTORIA CONSECUTIVA. MA OCCHIO A MEEKE



STUFO DEGLI STARTING ORDER CHE SULLA TERRA LO PENALIZZANO

Ogier medita lo stop?

Ogier vuole fermarsi? La "bomba" circola da qualche tempo. Lo starting order che lo penalizza in maniera clamorosa - non vince da febbraio - sta facendo passare la voglia di correre al campione francese della Vw. Che nelle gare su terra si ritrova tagliato fuori dalla lotta per il successo a priori: partendo davanti a tutti nella 1ª e 2ª tappa di ogni gara, lui che è sempre in testa alla classifica iridata, si trova a spazzare la strada ai rivali. E perde inesorabilmente secondi, impossibili da recuperare nella corta e conclusiva tappa della domenica, quando finalmente i via vengono dati ai primi 15 equipaggi delle Wrc in ordine inverso rispetto alla classifica di gara. Una situazione frustrante, che Ogier sta somatizzando. E che lo sta facendo pensare ad uno stop, non si sa se definitivo o per un anno sabbatico. Quando, con quello che comunque finirà per conquistare a fine 2016, avrà messo in tasca il 4º titolo iridato di fila. «Ogier pensa al ritiro? Dovreste chiederlo a lui - ci risponde Jost Capito, gran capo di Vw Motorsport in partenza per la McLaren - . Però è molto frustrante per il miglior pilota in circolazione, che dispone di una vettura molto competitiva, sapere di correre un rally senza avere nessuna chance di vincerlo...». (s.rem)



JYVASKYLAN SUURAJOT HAPPENING DA RALLY

Sono ancora una volta legate a Jari-Matti Latvala le speranze dei finlandesi di vincere la gara di casa, happening per antonomasia per gli appassionati dei rally. Il portacolori della Vw può conquistare la terza vittoria di fila nella mitica Jyvaskylan Suurajot

annuncia quindi stavolta ancor più del solito come una gara davvero sprint, una gara che come d'abitudine si giocherà sul filo dei secondi, in cui però sono in tanti stavolta a poter aspirare alla vittoria. Una costante di questa edizione del Mondiale, che ha visto nelle prime 7 gare della stagione salire sul gradino più alto del podio ben 6 vincitori diversi. Con Ogier che incredibilmente non ha mai vinto quest'anno nelle gare sulla terra, penalizzato com'è dal fatto di pulire sempre la strada nelle prime due tappe. E la cosa potrebbe ripetersi anche in questo week end. «Sinora qui in Finlandia questa è stata un'estate più piovosa del solito - ha commentato l'ex pilota della Peugeot Harri Rovanpera, che vive ad Jyvaskyla -. Solo se dovesse piovere Ogier avrebbe un sicuro vantaggio dal fatto di partire per primo, invece se il tempo fosse asciutto Sébastien perderà di certo qualcosa, ma non come in Sardegna o in Polonia. Qui le strade sono infatti molto più veloci, lisce e pulite, e chi parte in testa alla fine non perde mai troppo tempo. Ogier potrebbe quindi fare bene, ma io soprattutto vedo favorito Latvala che sarà quarto al via». Quest'anno dunque ci sono tutte le premesse perché la battaglia sulle spettacolari ps del Keski Suomi (la Finlandia Centrale) sia più appassionante e ricca di emozioni del solito. Ecco perché l'8º round di questa stagione iridata, diventerà ancor di più da non perdere per le decine di migliaia di appassionati provenienti da tutta Europa che saranno presenti sulle prove. In pratica solo se poverà Ogier potrebbe avere buone chance di farcela, altrimenti questo sarà l'ultimo vero jolly importante da giocare da parte di Latvala per riscattare una stagione deludente, oppure l'opportunità per regalare alla nuova Fiesta Wrc la prima vittoria iridata da parte di Tanak o Ostberg, o invece

di **Marco Giordo**

foto **Bettiol**

Tutto è pronto ad Jyväskylä per la 66ª edizione del Neste Oil Rally Finland, l'happening per antonomasia per gli appassionati di questo sport. La curiosità è quella di vedere se l'idolo di casa Jari-Matti Latvala, riuscirà a stare davanti a tutti nella "Jyväskylän Suurajot" per il terzo anno di fila. In primis al leader del mondiale e suo compagno di squadra Sébastien Ogier, che però quest'anno a priori non è tra i favoriti principali. Tutta colpa dell'ordine di partenza che privilegia chi parte dietro, come Kris Meeke che transiterà ottavo sulle speciali, o l'estone Ott Tanak che gommato DMack partirà settimo, oppure il norvegese Mads Ostberg che prenderà il via in sesta posizione. Il 31enne finlandese della Vw sarà invece il quarto a transitare sulle speciali, una posizione comunque abbastanza favorevole. La grande corsa di Jyvaskyla si pre-

potrebbe essere il grande bis dopo il Portogallo di Meeke, che due anni fa colse a Jyvaskyla un meritato 3° posto. A queste domande sapremo rispondere solo domenica pomeriggio, quando finalmente conosceremo il nome di chi avrà stappato quest'anno lo champagne del vincitore sul podio del Paviljonki.

81 al via, 21 Wrc e alcuni italiani di belle speranze

Tra gli 81 equipaggi al via della 66ª edizione figurano ben 21 Wrc, tra le quali c'è il ritorno delle tre Citroën ufficiali di Meeke, Breen e Al Qassimi, mentre Abbring sarà al posto dell'infortunato Sordo sulla Hyundai. Tra i 20 iscritti al Wrc 2 spiccano invece le presenze dei favoriti locali Suninen e Lappi (entrambi su Fabia R5), mentre gli outsider saranno il leader della serie Evans (Fiesta R5) e Tidemand sulla seconda Fabia R5 ufficiale. 10 invece gli iscritti allo Junior (in gara anche nel Wrc 3), a cui vanno aggiunti altri 3 equipaggi che gareggiano solo nel Wrc 3 ed i 9 partecipanti al Trofeo DMack. Tra gli italiani da segnalare la presenza di Bertelli su Fiesta Wrc, Tempestini e Crugnola (Ds3 R3T Max) nello Junior e nel Wrc 3, mentre i due driver di Aci Team Italia Andolfi e De Tommaso saranno nel Wrc 3 sulle Peugeot 208 R2 di Romeo Ferraris. Dopo ben 30 partecipazioni di fila mancherà invece stavolta all'appello Fabrizio De Sanctis, un grande habitué e recordman di presenze sugli sterrati finlandesi.

La Grande Corsa di Jyvaskyla è su 24 speciali

Sono 24 le prove speciali in programma in questa 66ª edizione dell'Jyvaskylan Suurajot, suddivise in quattro giornate di gara per complessivi 333,60 km cronometrati, 13 in più dell'edizione 2015. Sarà nuovo il 43% del percorso, in quanto saranno ben sei le prove speciali totalmente nuove ed inoltre la



HYUNDAI: ABBRING AL POSTO DI SORDO

A destra, la Hyundai sulla quale oltre a Neuville e Paddon torneremo a vedere in azione Abbring che sostituisce l'infortunato Sordo. Sotto, Fiorenzo Brivio, 55enne storico tecnico della serie iridata in fatto di pneumatici ora in forza alla DMack. Sopra, Ogier e a lato Meeke

classica speciale di Ouninpohja, che misurerà stavolta 33 km cronometrati, sarà nuova per quasi il 60%. Lo shakedown è in programma al mattino di giovedì 28 luglio sui 4,81 km della speciale di Ruhimäki resa celebre dai suoi salti in successione. Poi alle 19 locali (le 18 in Italia) è in programma la prima prova speciale, il crono cittadino di Harju di soli 2,31 km, già disputato negli ultimi due anni che sarà trasmesso in diretta da Mediaset Premium. La giornata di venerdì 29 luglio è composta da 146,85 km cronometrati tutti ubicati ad ovest di Jyvaskyla e suddivisi in 4 prove speciali ripetute due volte, quelle classiche di Mokkaipera (13,84 km), Jukojarvi (21,14 km), Surkee (14,95 km) e Horkka (15,01 km), a cui si aggiungeranno i nuovi crono di Halinen

DMack cresce grazie a Brivio

L'EX TECNICO DELLA PIRELLI DECISIVO NELL'ESCALATION DI PRESTAZIONI DEI PNEUMATICI CINESI: «SULLA TERRA SIAMO AL TOP»

Fiorentino Brivio ha capito in Polonia che i pneumatici DMack da lui sviluppati sono finalmente arrivati al top, e che in Finlandia possono puntare a fare il bis. Il 55enne tecnico milanese è uno che di gomme da rally ne masticava davvero, ci lavorava infatti ai massimi livelli sin dagli Anni '80. «Ho iniziato questa mia esperienza - racconta -

lavorando dal 1982 in Pirelli con Mario Mezzanotte, in pratica con l'ingegnere che dal '73 in poi ha sviluppato il reparto competizioni della casa milanese. Per intenderci l'inventore di gomme come le P7, il primo pneumatico ribassato della storia. Sino ad allora era impensabile correre con gomme così larghe e basse, lui con i radiali

iniziosi quell'epoca, un'esperienza che per me è stata fondamentale. Così come poi lo è stato il periodo con Dario Calzavara a fine Anni '80, quando sulle gomme da competizione è iniziata l'applicazione dell'elettronica e dell'informaticizzazione». - **Passando all'attualità, perché Tanak ha fatto perdendo in Polonia un rally già vinto?**



«Ott ha preso un impatto forte all'inizio della penultima ps danneggiando il cerchio che dopo 10 km ha ceduto. In pratica dopo 7 km Tanak era dietro di 4", poi il distacco è salito a 11" che alla fine sono diventati 35". Stava andando come nel resto della gara, cioè senza rischiare, ma in quella prova la situazione era davvero critica. Abbiamo infat-

ti avuto 5/6 forature e danneggiamenti vari ai cerchi, perché in quelle situazioni di fondo morbido noi nel 2° passaggio soffriamo perché il fondo della strada è compromesso. Sarebbe meglio che la Fia o gli organizzatori ci fornissero delle notizie più dettagliate sullo stato delle speciali e sul loro fondo prima del 2° passaggio, se ci fossero di nuovo i ricognitori tanti cedimenti infatti non si sarebbero verificati». - **Tutto sommato però siete stati comunque promossi a pieni voti?** «Sappiamo che sulla terra siamo ad un livello alto: in Polonia visto il fondo compatto e partendo dietro i tempi so-



(7,07 km) al mattino e quello di Aanekoski (7,39 km) nel pomeriggio con chiusura in serata con la speciale cittadina di Harju (2,31 km). La tappa di sabato è invece ambientata nella zona di Jamsaa a sud di Jyvaskyla, con 150,48 km cronometrati in programma suddivisi in 4 speciali ripetute due volte, le classiche di Uninpohja (33 km), Pihlajakoski (14,51 km) e il nuovo crono di Pajjala (23,50 km) e Saalahti (4,23

km). Sarà poi del tutto inedita la tappa finale di domenica di soli 33,96 km cronometrati, composta da due speciali in disuso da tempo, quella di Lempaa (6,83 km) disputata per l'ultima volta nel 1999, e la power stage di Oittila (10,15 km) ricavata a sud di Jyvaskyla e ad est del lago Paijanne, un crono che non si corre addirittura dal 1994 che andrà in onda in diretta alle ore 12 su Mediaset Premium. ●

no venuti fuori. Rispetto agli altri piloti che montavano le Michelin morbide, siamo stati più veloci nella 1^a e 2^a tappa grazie alle caratteristiche della nostra mescola dura. Senza quei guai di foratura abbiamo dimostrato di essere davvero competitivi, Tanak poi è molto veloce e bravo in quelle condizioni come dicono le 9 ps da lui vinte. Già in Portogallo avevamo ottenuto buoni risultati ma ci eravamo fermati presto; in Sardegna, invece, abbiamo sofferto. Abbiamo infatti chiuso per motivi commerciali lo sviluppo a marzo e quindi non avendo provato con caldo estremo, su quel tipo di prove

con una media velocità inferiore abbiamo patito».

- Cos'è cambiato in DMack col tuo arrivo?

«Quando sono arrivato nel settembre scorso ho portato dentro un'esperienza e una conoscenza di tanti anni in questo settore che loro non avevano. Poi l'altro passo importante è stato quello di produrre non più in Cina ma in Inghilterra, lavorando direttamente sul posto con gente già esperta ed in tempi più brevi. Abbiamo rispetto agli altri mezzi più limitati nello sviluppo, perché in pratica nel mondiale seguiamo un solo team. La mia esperienza è servita poi nella co-

struzione dei pneumatici, l'aspetto esterno è infatti ancora quello di prima, tutta la parte interna cioè carcassa, cinture e mescole è invece cambiata in base alle mie direttive ed indicazioni. È stato un lavoro non semplice perché soprattutto sulle mescole siamo partiti quasi da zero. Devo però dire che i tecnici inglesi con cui collaboriamo nella factory vicino a Bristol sono efficienti, e mi hanno sempre fornito delle risposte in tempi brevi. La sede della Dmack dove lavora per intendere il capo Dick Cormack, che sino al 2008 era anche lui in Pirelli, è invece a Carlisle nell'estremo nord dell'Inghilterra

al confine con la Scozia, rallisticamente parlando per intenderci dalle parti della mitica "Kielder Forrest"».

- Ed ora il futuro quale sarà?

«In Finlandia ce la giochiamo sicuramente, siamo competitivi sia se ci sarà asciutto ma se il fondo sarà umido o bagnato. Per l'asfalto asciutto dobbiamo fare i test, stiamo definendo una gomma nuova che dobbiamo presentare in Germania, mentre per l'asfalto umido siamo già a posto visto che con Evans nel campionato britannico abbiamo già vinto delle gare. Infine per la neve stile Montecarlo stia-

mo già lavorando per migliorare rispetto allo scorso anno cercando di effettuare dei test ad hoc. Sul ghiaccio siamo andati bene, soffriamo in certe situazioni perché dobbiamo fare più test e stiamo lavorando soprattutto sulla qualità della chiodatura per migliorare le prestazioni. Il chiodo viene inserito dopo la costruzione della gomma da specialisti nordici che si occupano dietro nostri disegni della produzione e poi dell'inserimento e incollaggio».

- Per terminare è rimasta un po' di delusione dopo la Polonia?

«Delusione no, un po' di amaro in bocca sì. Ma presto ci rifaremo». ●

ALLEN VINCE MALGRADO UN MOTORE NEI GUAI

Scene di ordinaria gloria, per la Fiat 131, che con Alen-Kiwimaki sbanca il 1000 Laghi 1976, malgrado il motore stia ormai tirando le ultime. A destra il campione finlandese esulta e, in basso, eccolo in azione in gara



131 Abarth

l'inizio della saga

UN'AUTO E LA SUA EPOPEA IRIDATA, COMINCIATA ESATTAMENTE 40 ANNI FA CON L'INATTESO TRIONFO DI ALLEN AL 1000 LAGHI. MARKKU E IL DIESSE SILECCHIA CI RIPORTANO ALL'ORIGINE DEL MITO

Quarant'anni fa più o meno di questi tempi la Fiat 131 Abarth artigliava la prima vittoria nel campionato del mondo rally, facendo saltare il banco in Finlandia con Markku Alen, Kikki Kiwimaki e un team semi-privato diretto da Gianfranco Silecchia e neanche un pugno di meccanici al seguito. Era la fine di agosto del 1976. E stava iniziando una storia importante fatta di tre campionati del mondo vinti con la berlina torinese. Siamo andati a rivisitare quei momenti dove tutto ha avuto inizio.





di **Marco Giordo**

Sono passati 40 anni dalla prima vittoria della Fiat 131 Abarth nel Mondiale Rally, da quel 29 agosto 1976 in cui Markku Alen e "Kikki" Kivimaki ottennero il loro primo successo al Rally dei 1000 Laghi al volante di quella mitica berlina blu, sponsorizzata Olio Fiat, con il numero 3 sulle portiere, targata TO N94414. Fu quello il primo dei 18 successi iridati della vettura più vincente nella storia della Casa torinese nei rally, visto che la 131 Abarth si aggiudicò anche tre titoli mondiali costruttori (nel 1977, 1978 e 1980) e un mondiale piloti con Walter Rohrl (nel 1980), mentre Markku Alen vinse nel 1978 la Coppa Fia Piloti. Ma quella ottenuta la bellezza di 40 anni fa, fu anche la vittoria che lanciò quel simpaticone di Markku Alen definitivamente nell'olimpo del rally iridato. Un grande anniversario che merita davvero di essere ricordato, il secondo dei suoi 19 trionfi nel campionato del mondo, tra l'altro il primo dei suoi 6 successi nella mitica "Jyväskylä Suurajot" di cui è stato il recordman incontrastato sino al 2007 quando Gronholm lo superò. «Quella si che era stata una vera avventura - commenta ricordando con piacere quei momenti Markku Alen -. A Torino si era infatti deciso solo all'ultimo momento di correre in Finlandia dietro insistenza della Autonovo, l'importatore locale della Fiat che aveva molto interesse che si corresse nel nostro paese per i ritorni commerciali che la cosa avrebbe avuto. Tra l'altro quella era una trasferta non program-
▶



FIAT 131 ABARTH 18 VITTORIE IRIDATE

1976	1000 Laghi	Alen-Kiwimaki
1977	Portogallo	Alen-Kiwimaki
	Nuova Zelanda	Bacchelli-Rossetti
	Quebec	Salonen-Markkula
	Sanremo	Andruet-Delferrier
	Tour de Corse	Darniche-Mahè

campione del mondo Marche

1978	Portogallo	Alen-Kiwimaki
	Acropolis	Rohrl-Geistdorfer
	1000 Laghi	Alen-Kiwimaki
	Quebec	Rohrl-Geistdorfer
	Tour de Corse	Darniche-Mahè

campione del mondo Marche

coppa Fia Piloti - MARKKU ALEN

1979	1000 Laghi	Alen-Kiwimaki
1980	Montecarlo	Rohrl-Geistdorfer
	Portogallo	Rohrl-Geistdorfer
	Argentina	Rohrl-Geistdorfer
	1000 Laghi	Alen-Kiwimaki
	Sanremo	Rohrl-Geistdorfer

campione del mondo Marche

campione del mondo Piloti - WALTER ROHRL

1981	Portogallo	Alen-Kiwimaki
------	------------	---------------

131 ABARTH L'INIZIO DELLA SAGA

←
mata nel nostro calendario, e quindi del tutto fuori programma. Partimmo avendo così a disposizione la stessa vettura usata al Rally del Marocco, dove tra l'altro le cose per noi non erano andate bene. Siamo arrivati ad Jyvaskyla in pratica senza aver fatto alcun test specifico, con una vettura più pesante del dovuto perché preparata per correre sulle piste africane, e quindi con un assetto che era più alto di quello utilizzato da tutti sulle velocissime speciali finlandesi. Avevamo anche poche gomme Pirelli a disposizione, e poi solo due meccanici della squadra corse arrivati dall'Italia insieme a Gianfranco Silecchia che era il nostro responsabile. In pratica alcuni meccanici finlandesi integrarono la squadra, che possiamo dire fu una sorta di team Fiat semiufficiale».

Alen ricorda poi la durezza dei rally di quell'epoca, in particolare di quel 1000 Laghi. «Fu dura vincere

– ha confessato il 65enne campionissimo finlandese – anche se eravamo passati in testa dall'inizio spingendo come matti sin dal primo chilometro. Le Ford Escort erano favorite ed avevano anche un assetto migliore del nostro. Io non mollai mai e la lotta con Pentti Airikkala restò aperta sino alla fine della corsa, visto che all'arrivo vincemmo con soli 45" di vantaggio dopo una gara che aveva la bellezza di 45 prove speciali ed era lunga ben 428 km cronometrati. Allora i ritmi erano davvero massacranti. Non c'era proprio il tempo di tirare il fiato. In quella gara ricordo che ci siamo fermati solo qualche ora per dormire, poi di nuovo a correre in un rally in cui siamo sempre andati al "maximum attack" dal primo all'ultimo km».

Per la cronaca nel 1976 la "grande corsa di Jyvaskyla" iniziò venerdì 27 agosto alle 16.30 con la prima tappa, che terminò poi il giorno dopo alle 7 del mattino dopo aver disputato la bellezza di 20 prove speciali. Dopo sole 7 ore di riposo, sabato 28 la seconda tappa prese poi il via alle 14.30 per terminare la domenica mattina alle 7. «I nostri avversari erano davvero forti e competitivi. Oltre alla Ford di Airikkala c'erano le altre due Escort di Timo Makinen e Ari Vatanen, le Saab 99 Ems di Simo Lampinen, Per Eklund e Stig Blomqvist, la Datsun 160J di Timo Salonen e la Toyota Celica 2000 Gt di Hannu Mikkola che finì terzo assoluto. Una grande battaglia che ha rischiato di vederci soccombere nella tappa finale per un problema al motore. Ma ce l'abbiamo fatta. È stata una delle più belle vittorie della mia carriera. Un'impresa davvero indimenticabile!». ●



**FU DURA VINCERE
VISTO CHE
LE RIVALI FORD
AVEVANO UN
ASSETTO MIGLIORE
DEL NOSTRO**

MARKKU ALEN



ACTUALFOTO



UNA GLORIOSA IMPRESA

Per trionfare al 1000 Laghi 1976 Markku Alen spinse la sua Fiat 131 Abarth in modulazione maximum attack, sopra. A lato, l'asso finlandese, al tempo 25enne, con il suo uomo squadra Gianfranco Silecchia, che aveva la responsabilità gestionale della trasferta. La coppia Alen-Kiwimaki, a sinistra, in gara dimostrò un affiatamento perfetto, riuscendo ad aver ragione delle Ford. D'altro canto la Fiat aveva dimostrato d'essere una vettura competitiva vincendo il Rally dell'Elba, sotto a sinistra. Tuttavia fu il successo nella mitica corsa finlandese a spalancare ampi orizzonti iridati. In basso, un poster celebrativo realizzato dai locali dopo il trionfo al 1000 Laghi. Nell'altra pagina, in alto, un giovane Gianfranco Silecchia con lo sguardo tiene sotto controllo la situazione





Alen realizzò così il suo capolavoro

IL RACCONTO VIBRANTE DI GIANFRANCO SILECCHIA, TEAM MANAGER CHE PREPARÒ E GUIDÒ LA GLORIOSA TRASFERTA FINLANDESE

Al contrario di Markku Alen che nel suo italiano folkloristico da buon finlandese nei suoi ricordi è molto pratico, Gianfranco Silecchia è invece un fiume in piena. Il 77enne ex team manager di Pinero, è stato l'uomo che aveva preparato e guidato la gloriosa trasferta finlandese della Fiat nel 1976, che regalò alla mitica 131 Abarth la sua prima vittoria iridata. «Markku era balzato in testa dall'inizio - ricorda Silecchia - ed aveva tenuto la leadership per più di metà gara senza problemi. Poi nell'ultima tappa il motore della 131 aveva iniziato a girare a tre cilindri, c'era infatti un pistone forato che consumava olio in quantità. Markku lì è stato davvero bravo a continuare ad andare forte, resistendo alla pressione della Ford di Airikkala e chiudendo in testa la corsa, portando così ad Jyvaskyla la sua 131 Abarth sul gradino più alto del palco d'arrivo del famoso Hotel Rantasipi». Una vittoria quella che lanciò definitivamente nel mondiale sia la Fiat 131 che l'allora 25enne Alen, alla sua seconda vittoria iridata dopo quella ottenuta l'anno precedente in Portogallo.

«È stato quello il grande salto di qualità nella carriera di Alen che diventò così un potenziale campione del mondo - evidenzia - . La 131 andava bene, aveva appena vinto all'Elba proprio con Alen, mentre nel Mondiale in Marocco le cose non andarono per il verso giusto (vinse Nicolas sulla Peugeot 504 Ti, Alen finì 12°, mentre Verini e Bacchelli si ritirano ndr). Noi siamo partiti da Torino determinati per andare a vincere, visto che avevamo una vettura top che decisamente poteva primeggiare e che Markku andava davvero forte. All'epoca in Finlandia potevano vincere solo i finlandesi, perché erano gli unici capaci di saper saltare senza problemi



VINCENDO IN FINLANDIA ALEN COMPI' IL SALTO DI QUALITÀ: ORMAI ERA RALLYMAN DI LIVELLO MONDIALE

GIANFRANCO SILECCHIA



su quei dossi, dove Lele Pinto con la 124 Abarth un anno prima aveva piegato un telaio. I nostri grandi avversari erano le Ford Escort». Silecchia ricorda come fu organizzata in fretta e furia quella gara. «All'epoca ero il responsabile in Fiat dell'organizzazione del reparto corse. La trasferta in Finlandia non era prevista, ma in Corso Marche, nello stabilimento dove lavoravamo di fianco all'Abarth, le richieste di correre a Jyvaskyla dell'importatore finlandese della Fiat Autonovo si erano fatte sempre più pressanti, anche perché loro sapevano bene che una nostra vittoria avrebbe incrementato le vendite delle nostre vetture in tutto il paese. E così alla fine proprio la Autonovo si fece carico delle spese della nostra trasferta, per la quale partimmo in tre. Io, due meccanici e un furgone». Silecchia ricorda poi quanto il giovane Alen fosse già famoso dalle sue parti. «A Markku tutti volevano bene, la sua era una famiglia molto conosciuta in Finlandia. Suo padre aveva infatti un'azienda che faceva la segnaletica orizzontale in tutto il paese, gli Alen per intenderci economicamente stavano bene. "Kikki" Kivimaki poi era il suo fido scudiero, ma i due erano molto diversi tra loro. Markku era infatti il classico finlandese di Helsinki, mentre Kikki ha sempre abitato nella zona verso la Svezia e quindi ha una mentalità più scandinava. I veri finlandesi sono più duri, come lo era Alen». I ricordi vanno poi a com'era la vita finlandese di quaranta anni fa. «All'epoca frequentare

la Finlandia mi ha indotto a non bere più quando devo guidare. È stata quella la prima cosa che mi hanno insegnato, perché lì se i poliziotti ti beccavano al volante alticcio addirittura si finiva dritti in galera. Ricordo che al Rantasipi quando si facevano le feste di fine gara fuori c'era una lunga colonna di taxi, perché altrimenti se si guida



dava un po' su di giri si rischiava di finire al fresco». Silecchia ha anche rivelato quanto fossero avanzate già da allora le comunicazioni in Finlandia, grazie alla tecnologia della Nokia che fu determinante in quel successo. «Durante quel famoso 1000 Laghi, sperimentammo con successo per merito di Alen un sistema di comunicazioni via radio progettato da una azienda locale divenuta poi celebre in tutto il mondo, la Nokia. Un sistema davvero molto all'avanguardia per quei tempi, che ci permise di essere sempre in contatto tra noi e che si rivelò utilissimo in gara visto che eravamo davvero in pochi. In pratica essendo la Finlandia una nazione molto estesa ma con pochi abitanti, sarebbe stato costosissimo impiantare una rete telefonica nazionale, e così per poter raggiungere chiunque ovunque si trovasse, la Nokia aveva diviso il paese in sei aree che facevano capo a dei centralini che via radio raggiungevano la persona desiderata. Alen ci dotò di alcune trasmettenti e riuscì a fare in modo che gli operatori del centralino da noi contattato parlassero in italiano, permettendoci di comunicare tra di noi pratica-



mente in tempo reale, e di contattare velocemente se necessario l'Italia. Io abituato ad aspettare all'epoca anche due ore per una telefonata internazionale, rimasi sbalordito quando chiesi alle sei del mattino di poter parlare con il nostro responsabile del reparto corse l'ingegner Aurelio Lampredi, che mi aveva chiesto di chiamarlo presto al mattino per sapere come andava la gara. Gli operatori mi passarono addirittura immediatamente la linea, e Lampredi ovviamente fu svegliato di soprassalto dalla mia telefonata e mi chiese sorpreso perché l'avessi chiamato a quell'ora».

Infine Silecchia ricorda l'importanza di quel primo trionfo per la Fiat sugli sterrati finlandesi. «Ho iniziato il mio rapporto con la Fiat nel 1965 prima come pilota della 124 berlina, poi dal 1969 come consulente. L'inizio della Casa torinese nei rally fu molto soft, poi con l'assistenza tecnica dell'ingegner Sguazzini diventato in seguito amministratore delegato prima dell'Abarth e poi della Lancia, c'è stato un salto di qualità con l'istituzione del reparto corse. E quello finlandese del '76 fu il primo successo iridato della mitica Fiat 131 Abarth, che dimostrò così di poter stare al vertice e di avere le potenzialità per poter lottare per quei titoli iridati che poi arrivarono di lì a poco». ●



Bacchelli primo a vincere su 131

IL TRIESTINO PASSA ALLA STORIA ANCHE PER ESSERE IL SOLO ITALIANO AL TOP CON LA VETTURA TORINESE IN UN RALLY IRIDATO

Le statistiche parlano chiaro. E dicono che Fulvio Bacchelli da Trieste è stato il primo a vincere una gara al volante della 131 Abarth e anche l'unico italiano a imporsi con la berlina torinese in una corsa valida per il campionato del mondo. Assieme ad Alen e Verini in quel 1976 ha fatto crescere la futura regina della specialità. Tutto comincia a inizio dicembre del 1975 quando due 131 Abarth si presentano al via dell'Elcar Rally a Piacenza, l'ultima prova del campionato italiano. E dominano la scena. Al volante dei due esemplari ci sono Verini che comanda le operazioni, vince diverse speciali ma poi vola fuori strada

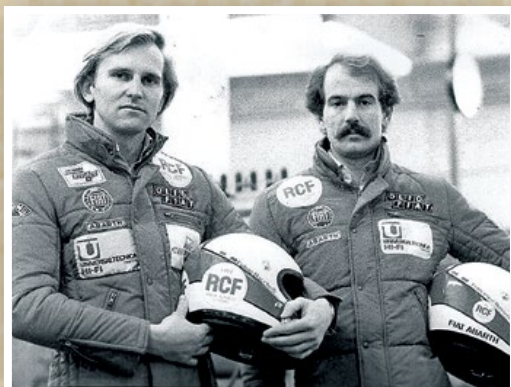
nel ghiaccio e Bacchelli che raccoglie il testimone e conquista la vittoria. La prima in assoluto nella lunghissima storia della 131 Abarth.

«Ricordo benissimo quella gara – racconta Bacchelli – Era la prima in assoluto per il "31". Come estetica non era certo l'auto dei miei so-

gni, ma si capiva che rispetto alla 124 Abarth c'era alle spalle un lavoro di vera evoluzione concettuale. Era comunque una vettura abbastanza pesante, ma equilibrata. Comunque sia la X1/9 che avevo guidato in precedenza nel mio primo anno in Fiat era molto più faci-

le da pilotare. Aveva un punto di forza: l'affidabilità anche se in questo frangente almeno all'inizio si spaccavano numerosi semiassie. Il debutto nel Mondiale della vettura avvenne nel 1976 al Rally del Marocco, una vera avventura con la famosa Transmarocchina di quasi 800 km e lì per la prima volta facemmo anche un cambio gomme in prova visto che la prima parte della ps era su asfalto. Le nostre rivali erano le Peugeot molto più robuste in una gara come quella. Vinsi due speciali, feci altri bei tempi ma poi fu il semiassie a tradirmi proprio sulla speciale più lunga nella storia dei rally. E da lì iniziò la storia. Nel 1977 vinsi

in Nuova Zelanda (ed era la terza vittoria iridata della 131 Abarth): mi andò tutto bene. Vatanen nelle battute iniziali era uscito di strada perdendo una vita. Io balzai subito in testa e corsi solo per contenere Ari autore di una grande rimonta che aveva un passo superiore al mio. Ma vinsi. Quando deve andare bene... La Fiat 131 Abarth è cresciuta ottimamente grazie anche al lavoro di Giorgio Pianta: lui prima le collaudava e poi ti dava delle gran vetture che per lui erano le più veloci ma non le più facili da guidare. E faceva bene perché poi stava alla sensibilità del pilota adattarsi al mezzo». (a.c.)





L'AUTO LABORATORIO IN GARA CON PIANTA

La 131 diventa belva da corsa e cresce col modello laboratorio, nome in codice 031, tanto che a fine 1975 arriva la vittoria al Giro d'Italia, sotto, con Giorgio Pianta e Bruno Scabini. Sotto, la Fiat, sempre con lo stesso Pianta, 11° assoluto a Saluzzo

QUEL DEBUTTO IN MAROCCO

A lato, la Fiat 131 Abarth in gara nel Rally del Marocco '76. Sopra, Bacchelli con Silecchia e sotto, al centro, nella vittoriosa trasferta iridata in Nuova Zelanda '77. Nell'altra pagina, in basso, Fulvio col fido navigatore Rossetti



CAVICCHI

Una berlina diventata belva

ECCO COME LA FIAT 131 SI IMPOSE, SOSTITUENDO ALLA GRANDE LA GLORIOSA 124 ABARTH E LASCIANDOSI PREFERIRE ALLA X1/9

La 131 Abarth, tre volte campione del mondo, non avrebbe dovuto rappresentare il marchio Fiat nelle corse su strada e sostituire nelle competizioni la 124 Abarth. In un primo momento, infatti, a Torino le attenzioni si rivolsero verso la coupé X1/9 ritenuta la base migliore sulla quale sviluppare una vettura da rally. Di quella versione furono realizzati alcuni prototipi con risultati davvero incoraggianti (come ad esempio le vittorie di Bacchelli all'Alpi Orientali e quella di Verini alla Coppa Liburna). Tuttavia il progetto X1/9 fu abbandonato molto presto, bocciato dai responsabili del marketing: la piccola coupé era infatti destinata soprattutto al mercato nordamericano; così si decise di puntare sulla 131 berlina di classe e di grandissima diffusione europea. Nel 1975 l'Abarth, il reparto corse Fiat, cominciò a studiare l'evoluzione da corsa della 131. Un esemplare-laboratorio fu equipaggiato con un motore 2 litri, ma il resto della meccanica rimase praticamente invariato rispetto a quello di serie. Le prime prove del prototipo non furono esaltanti a causa di problemi al ponte posteriore rigido, poco adatto alle competizioni. Furono collaudate diverse soluzioni: per ovviare al problema i tecnici scelsero un sistema di sospensione posteriore a ruote indipendenti, optando alla fine per uno schema McPherson con triangolo in-



**IL 1976 È STATO
UN IMPORTANTE
ANNO DI STUDIO,
DEDICATO
ALLA CRESCITA
DELLA FIAT 131**

LUCA DI MONTEZEMOLO



fiorire a base larga. Vero e proprio laboratorio da corsa, la 131 cresceva bene e verso la fine del 1975 fu valutata la possibilità di disputare il Giro d'Italia, corsa a tappe che alternava gare in pista e prove speciali di stampo rallistico, con una proto 131. Cattivissima. Motore 6 cilindri di 2,3 litri (derivato dal propulsore della 132) da 170 cv, carrozzeria modificata con vistose soluzioni aerodinamiche. Nome in codice: 031. Al volante Giorgio Pianta navigato da Bruno Scabini. Risultato finale: vittoria. Un successo determinante che spinge il Gruppo Fiat a continuare il progetto. La 131 Abarth doveva essere omologata in Gruppo 4 (gran turismo speciale), costruita quindi in 400 esemplari identici, e possedere tutti i particolari realizzati in prospettiva dell'uso agonistico: cambio da corsa, carrozzeria con alcuni elementi in alluminio e altri in plastica, modifiche al telaio, e anche un retrotreno progettato e realizzato per essere sostituito in quindici minuti. Infine il motore: fu scelto un bialbero, inizialmente con iniezione a carburatori.

Il debutto della vettura nei rally avvenne al 100.000 Trabucchi a fine ottobre. Era una 131 Abarth iscritta in Gruppo 5 quella al via a Saluzzo non ancora omologata in Gruppo 4. Ancora una volta nell'abitacolo Pianta e Scabini. Che chiuse 11° assoluto, qualche settimana più tardi arrivò anche la prima vittoria al Valli Piacentine con il giovane Bacchelli assieme a Scabini.

Omologata in Gruppo 4 il 1° aprile del 1976, la berlina affrontò la prima stagione di corse tutta spesa per la messa a punto e lo sviluppo. Ma questo non privò la Fiat di successi importanti. Come quelli catturati da Alen prima all'Elba e poi in Finlandia. La prima vittoria iridata. Un'avventura. «La 131 Abarth di Alen in Finlandia era quella che aveva pilotato nella gara d'esordio della vettura nel Mondiale in Marocco, ma leggermente modificata. - scriveva all'epoca Martin Holmes su Autosprint - Si erano dotati tubi di scarico doppi allo scopo di dare maggiore distanza da terra dopo gli atterraggi dei famosi salti». Sui quali la 131 Abarth balzò alla grande decollando su un grande futuro.

Alla fine del 1976 dai disegni politici a Torino esce di scena la Stratos fresca campione del mondo e per la stagione successiva l'auto designata dal Gruppo per il Mondiale Rally è la 131 Abarth. Raccontava in quei giorni Luca Cordero di Montezemolo, appena nominato responsabile delle relazioni esterne della Fiat.

«Non celebriamo alcun titolo, perché questa eventualità non rientrava nei nostri piani. Abbiamo dedicato l'intera stagione alla crescita della 131 Abarth, è stato un anno di studio. Non dobbiamo lamentarci: all'esordio abbiamo vinto due rally, quello dell'Elba e il 1000 Laghi. Adesso siamo pronti e parteciperemo a gran parte delle gare valide per il Mondiale 1977. Per il 1977 la Fiat investirà 4 miliardi di vecchie lire. Noi crediamo che le competizioni siano uno tra i migliori veicoli commerciali».

Iniziava una bella storia di trionfi. Tre campionati iridati vinti, 18 vittorie ottenute nel Mondiale dal 1976 al 1981, centinaia di successi nei rally nazionali e internazionali; un'incredibile collana di successi che faceva inorgoglire il bel paese dei rally. (a.c.)

Assoluta: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta Wrc); 2. DeStefani-Pisati (Renault Clio S1600); 3. Bevacqua-Berutti (Peugeot 208 T16).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Miele di notte

IL VARESIANO DOMINA LA GARA CREMONESE E CENTRA IL TERZO SUCCESSO IN COPPA. SECONDO DE STEFANI, SFORTUNATO COGNI

di **Gianni Cogni** - foto **Alquati**

CREMONA - E con questa fanno tre! Dopo Laghi e Alba, Simone Miele e Roberto Mometti hanno firmato anche il Rally di Cremona, mettendo le mani sulla prima delle tre Zone della Coppa Italia nuova generazione. Un modo ottimale per far fruttare l'iscrizione dell'ultimo istante ad una gara scelta anche per riacclimatarsi con le prove notturne in chiave Ciwrc. Sulle strade cremonesi di nome ma piacentine e parmensi di fatto, Miele ha lasciato il vuoto alle sue spalle: 2'13" sul pur ottimo Mauro De Stefani (Clio Super1600) e quasi 3' su Giuseppe Bevacqua (Peugeot 208 T16). In realtà, a tenere in apprensione Miele e Mometti c'è stata all'inizio la coppia Gabriele Cogni-Fabio Grimaldi con una Peugeot 208 T16 della PA Racing. Una spanna sugli altri ma consci di non poter far meglio di un Miele puntuale nello sfruttare le maggiori doti della sua Ford Fiesta Wrc. Così, Cogni ha prima tenuto in ansia il leader (basti pensare ai soli 6"5 di distacco sui 20 km della prova di Pellegrino), poi ha tentato la carta della scelta

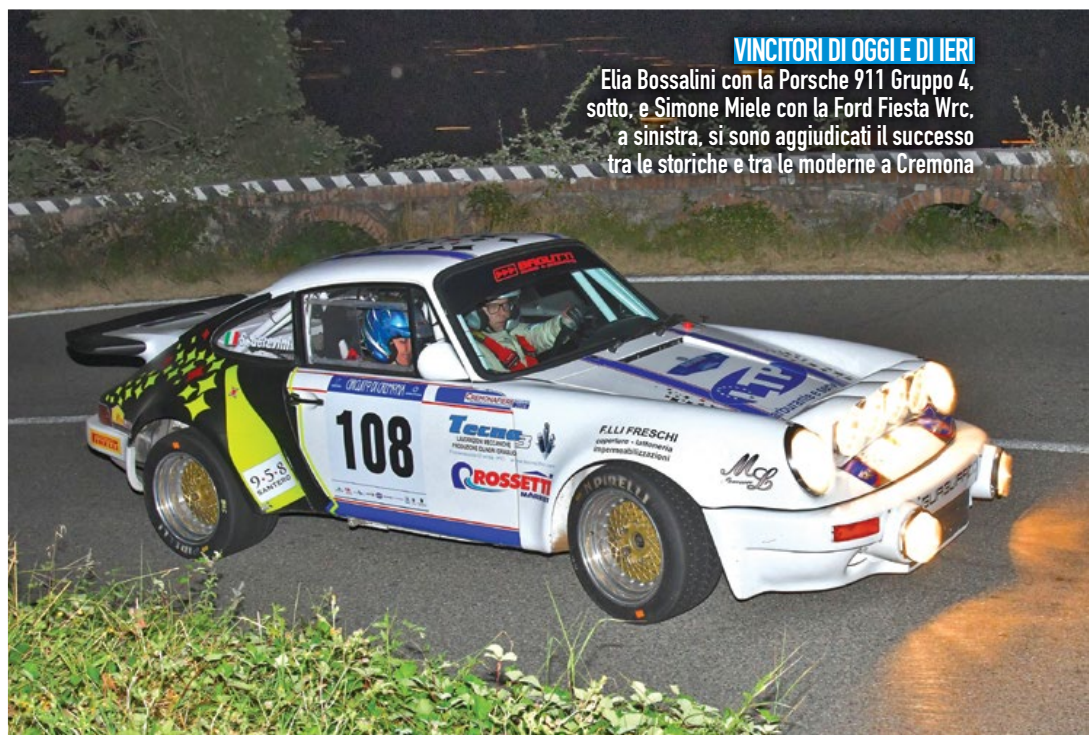
di gomme opposta a quella del rivale nella speranza che arrivasse la pioggia. Ma a mettere la parola fine ai sogni del pilota Meteco Corse è arrivata la rottura del filo di comando del cambio sulla penultima prova: terzo podio consecutivo sfumato in questa gara, evidentemente stregata per il piacentino. Ai piedi del podio è arrivato Mimmo Guagliardo che con la Porsche

997 R-Gt ex-Delecour si è confermato dopo il bel debutto alla Targa Florio. Non fosse stato per il tempo perso sull'ultimo passaggio della piasse Vernasca, il siciliano avrebbe potuto giocarsi il terzo posto sulla speciale conclusiva. Ottime poi le prove di Paolo Ferrari (Peugeot 208) e Stefano Musci (Citroën C2) che si sono giocati per soli 2" il successo fra le R2 e la quinta piazza assoluta. Qualche rimpianto invece per il mancato secondo passaggio sulla Pellegrino per il valido Cristiano Ricci (Subaru Impreza) vincitore di Gruppo N. Bene anche i due primattori fra le N3: il vincitore Frazzani ed il giovane rivale Persico. ●



TRAZIONI ANTERIORI D'ASSALTO

De Stefani ha portato la Clio S1600, sotto, al secondo posto; mentre Rivia ha vinto la Suzuki Cup, a destra



VINCITORI DI OGGI E DI IERI

Elia Bossalini con la Porsche 911 Gruppo 4, sotto, e Simone Miele con la Ford Fiesta Wrc, a sinistra, si sono aggiudicati il successo tra le storiche e tra le moderne a Cremona

RIVIA E LUCARELLI SI CONFERMANO NEI TROFEI

Suzuki grandi lotte per 15 equipaggi

Unico appuntamento fuori dai rispettivi calendari del Cir e del CiWrc e che riunisce i protagonisti di entrambi i monomarca Suzuki (Cup e Rally), il Cremona è stato a dir poco eccellente sia per quantità (15 le Swift R1 iscritte) che per qualità e intensità della lotta. Basti dire che 8 equipaggi hanno concluso nel breve spazio di 46". I migliori sono stati il parmense Simone Rivia ed il toscano Jacopo Lucarelli, finiti poi nell'ordine. Per Rivia, protagonista nella Cup – quella abbinata alle gomme Michelin – una grande soddisfazione e comunque un'ipoteca sulla vittoria finale avendo un risultato in meno del leader Peloso. Per Lucarelli, protagonista nel Trophy – quello che impiega le gomme della Toyo – un altro passo avanti nel duello con l'ottimo e irriducibile Vallino (che come lui ha vinto due speciali) e con il terzo incomodo Coppe. Quinto posto "in volata" per Giorgio Cogni.



Bossalini poker storico

QUARTA VITTORIA DEL PIACENTINO, QUESTA VOLTA NEL TRICOLORE STORICHE, DAVANTI A SUPERTI E "LUCKY"

CREMONA - Dopo aver vinto per tre volte consecutive il Circuito di Cremona moderno, Elia Bossalini è "migrato" nella prova valida per il tricolore riservato alle storiche da rally ed ha nuovamente vinto, per un invidiabile poker. Stavolta a fare le spese della verve del piacentino, al volante di una Porsche 911 del Team Guagliardo, sono stati gli habitués del campionato. A cominciare da "Lucky"-Fabrizia Pons, che con la loro Lancia Delta sono sembrati in difficoltà soprattutto nella prova di Pellegrino Parmense, dove invece il piacentino ha scavato l'abisso dall'alto della sua perfetta conoscenza e del feeling totale con questa frazione. Da essa ha ricavato nei due pas-

saggi ben 40" di vantaggio sul più diretto inseguitore, in questo frangente come nella classifica finale l'ottimo Superti. Per "Lucky", pur vincitore di due prove speciali, solo il terzo gradino del podio, con Salvini in quarta posizione nonostante 1' di penalità. Quinta piazza per Maurizio Rossi, mentre ha fatto solo la comparsa Lucio Da Zanche – ko già dopo la prima prova speciale – mentre poca strada in più ha fatto Marco Savioli, tradito da un cablaggio. Avvincente, infine, la prova delle A112, con l'eccellente 11° assoluto di Cochis. Rimarchevoli i tempi iniziali di Gallione, poi ritirato, da dimenticare l'uscita di Pulzoni e la baruffa via radio fra direzione gara e Pesavento. ●

Assoluta: 1. Bossalini-Gerevini (Porsche 911); 2. Superti-Dall'Acqua (Porsche 911); 3. "Lucky"-Pons (Lancia Delta 16V).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



MIELE A SAN MARTINO

Simone Miele ha aggiunto il San Martino di Castrozza alla sua stagione. La gara trentina, quinto atto del CiWrc in programma a settembre, vedrà così ai nastri di partenza anche il varesino, che con la Fiesta Wrc ha vinto a Cremona.

LANTERNA IN AUTUNNO

Il Rally della Lanterna si sarebbe dovuto svolgere a giugno ma la mancanza di iscritti ha convinto la Lanterna Rally a rimandare la gara. Che si svolgerà il 29-30 ottobre, data in origine destinata al Valli Genovesi.

LOEB E SALONEN

Il Vosges Rally Festival (25 al 27 agosto) vedrà la presenza di Timo Salonen. Il campione del mondo 1985 sarà alla guida di una Peugeot 206 T16 utilizzata proprio in quella stagione. Una vettura gemella sarà affidata a Sébastien Loeb.

GIAROLO AD AGOSTO

In programma il 16-17 luglio ma rinviato per permettere all'organizzatore di riprendersi dopo un problema di salute, il Rally del Giarolo ha trovato una nuova collocazione per sabato 20 e domenica 21 agosto. Invariato il programma della gara, interamente in notturna, con partenza alle 22.31 di sabato da San Sebastiano Curone e arrivo domenica alle 9.10.

REGGELLO CAMBIA

Nuova location per il Rally Reggello. La gara, valida per il Campionato Regionale Toscano ed in programma il 3-4 settembre, non partirà come di consueto da piazzale Michelangelo a Firenze, reso indisponibile da lavori di pavimentazione, ma da Cascia di Reggello. Da sottolineare il ritorno della prova di La Panca.

VALTELLINA FA 60

Percorso rinnovato per la 60esima edizione del Coppa Valtellina (10-11 settembre). La storica gara lombarda andrà in scena con partenza da Sondrio, riordini a Morbegno e Tirano e nuove speciali, con il ritorno della piasse di Mello che mancava dai primi anni '80. Sono 77 in totale i km di prove speciali.

SINORA LA WRC FRANCESE AVEVA PROVATO SOLO LA TERRA

Citroën 2017 sull'asfalto

Primo test su asfalto per la Citroën C3 Wrc 2017 (sopra) nella regione dell'Aude, nel sud della Francia, non lontano dai Pirenei, con al volante Kris Meeke e Stéphane Lefévre. «I più grandi cambiamenti sono relativi alle sospensioni – ha dichiarato l'ingegner Laurent Fregosi, il tecnico che cura lo sviluppo della C3 Wrc Plus – perché utilizziamo componenti più leggeri, per abbassare maggiormente l'altezza al suolo. Montiamo poi gomme da 18" e quindi dischi-freno più grandi, con pinze raffreddate ad acqua. Sono più leggere anche le protezioni del cambio, mentre a livello aerodinamico abbiamo uno spoiler anteriore specifico. Il bilancio è stato positivo, i piloti hanno lavorato sul ripartitore di coppia a controllo elettronico, utilizzando una configurazione specifica».

POLO 2016 E 2017 A CONFRONTO LA SCORSA SETTIMANA IN FINLANDIA

Test comparativi per la Vw

Durante i test pre-event effettuati la settimana scorsa in Finlandia, la Volkswagen ha fatto provare il prototipo della Polo Wrc Plus 2017 prima a Marcus Gronholm e poi ai tre piloti titolari. Ogier, Latvala e Mikkel-

sen hanno svolto il test utilizzando sia l'attuale vettura che la nuova Polo Wrc Plus. Vista la grande velocità delle speciali finlandesi, nei filmati e nelle immagini era facile notare ad occhio nudo la grande spettacolarità della nuova Polo Wrc 2017.

RALLY ITALIA TALENT APRE LE ADESIONI IL 1° AGOSTO

Rit non va in ferie

Il 1. agosto Rally Italia Talent, l'iniziativa di successo ideata da Renzo Magnani, apre le iscrizioni all'edizione 2017 attraverso il sito <https://www.rallyitaliatalent.it>. Rinnovata la collaborazione con l'Abarth, che fornirà anche per la prossima edizione sette 595 Competizione per selezioni, semifinale e finale. L'edizione 2017 (aperta anche agli "Under 18" con permesso dei genitori) vedrà la partecipazione attiva dell'Acì, con l'obiettivo di coinvolgere sempre più giovani nello sport automobilistico anche grazie al supporto della Scuola Federale Acì Sport. Otto le selezioni regionali a gennaio e febbraio, alle quali seguirà la semifinale a marzo e la finale ad aprile (<https://www.rallyitaliatalent.it/calendario/>). In palio per i vincitori delle diverse categorie la partecipazione al Rally d'Italia Sardegna, gara valida per il Campionato del Mondo, e a 4 gare del Campionato Italiano Rally.



SVELATO IL PERCORSO 2017

Ecco il "Monte" senza Sisteron

Il Rally di Montecarlo 2017 (18-22 gennaio) manterrà la sede di Gap, dove mercoledì 18 si svolgerà lo shakedown. Giovedì 19 trasferimento a Monaco, dove alle 18.15 verrà data la partenza da Place du Casino. A seguire, semitappa Monaco-Gap, con le speciali di Entrevaux e Bayons e ritorno a Gap. La seconda giornata (Gap-Gap), il 20 gennaio, prevede 6 speciali: Agnieres en Devoluy, Aspres les Corps e St. Leger les Melezes ripetute. La novità della tappa Gap-Monaco, sabato 21, è l'assenza del crono di Sisteron, mentre le speciali in programma sono Lardier et Valença e La Batie Monsaleon, più Bayons. Domenica 22 finale con il Turini più La Bollène Vesuvie-Peira Cava e Luceram.

PREMIATA PER LA SECONDA VOLTA

Australia sostenibile

Il Rally d'Australia (17-20 novembre) che chiude il Mondiale 2016 ha 23 prove speciali, tra le quali spiccano il ritorno della super speciale di Coffs Harbour e la confermata power stage di Wedding Bells. Il rally australiano si è aggiudicato per la seconda volta il premio sostenibilità ambientale da parte della Fia per l'elevato standard dell'area in cui dal 2011 è ricavato il percorso.

TERZO A LUCCA PENSA AL DTM

Riecco Kubica con i suoi dubbi

Sei mesi. Tanto è passato dall'ultima volta che Robert Kubica ha accarezzato il volante di un'auto da rally, sulle speciali di un Montecarlo archiviato anzitempo per uscita. Poi più niente fino alla decisione di disputare il Città di Lucca con la sua Clio S1600 adattata nei comandi. Una foratura nell'ultima piasse ha relegato Kubica al terzo posto quando il successo era alla portata. Sul suo futuro il polacco ha confermato di essere in trattativa per un programma di livello. Indiscrezioni, non confermate lo vedrebbero tentato dal ritorno in pista, dove le sirene del Dtm sono sempre all'erta.



BENDINELLI ACI BO

L'avvocato Federico Bendinelli è stato nominato presidente dell'Acì Bologna e farà anche parte del consiglio nazionale dell'Ac Italia in rappresentanza dell'Emilia Romagna. Bendinelli ha una lunga esperienza negli Automobili Club regionali ed in passato ha rivestito ruoli direttivi prima nella società che gestiva l'autodromo di Imola e poi quello di Monza.

TEST PER MARGELLI

Walter Margelli, reduce dalla vittoria ottenuta nell'ultima gara di Magione del tricolore Prototipi e 2° sia nella classifica assoluta (in cui paga 14 punti dal leader Uboldi) che in quella della classe Cn2, tornerà in pista la prossima settimana a Vallelunga. Il bolognese ha programmato una giornata di test per proseguire lo sviluppo della nuova Norma M20F della Nannini Racing.

WOLF-MICHELIN

La Wolf Racing ha firmato un accordo di tre anni con la Michelin. La squadra della famiglia Bellarosa, a partire da 28 luglio diventa a tutti gli effetti partner tecnico del "gommista" francese, occupandosi innanzitutto dello sviluppo di un nuovo pneumatico da pista da deliberare per le vetture Cn, che verrà inizialmente testato sulle GB08 Sm a guida centrale.

PECCENINI A SPA

Uscita extra VdeV per Pietro Peccenini. Il milanese sarà difatti al via dell'appuntamento di Spa della F.Renault 2.0 Nec in programma questo fine settimana; una gara-test per il pilota della Ts Corse, impegnato a provare nuove soluzioni prima della lunga pausa estiva ed il rientro nella serie transalpina che il 10 e 11 settembre farà tappa al Mugello.



MICK SCHUMACHER SECONDO IN GARA-3

Mawson nell'Adac F4

Centrando la vittoria in gara-2 e portando in tutto a sei il numero di successi conquistati durante questa prima parte di stagione, il 20enne australiano Joey Mawson si conferma il leader dell'Adac F4. Ma al Red Bull Ring, nel quinto degli otto appuntamenti della serie "powered by Abarth", a mettersi ancora una volta in luce è stato Mick Schumacher. Il giovane tedesco della Prema, ha conquistato il secondo posto (dietro a Simo Laaksonen) nella terza gara di domenica, dopo che in gara-2 ha recuperato ben 22 posizioni, partendo 33° e concludendo subito fuori dalla "top 10". Con i colori della squadra vicentina bene anche Juri Vips, secondo in gara-1 alle spalle di Thomas Preining.

IL BRASILIANO PREVALE NELLA STOCK CAR BRAZIL

Barrichello torna al successo

Dopo i primi sei appuntamenti è Felipe Fraga a guidare la classifica della Stock Car brasiliana. Il 21enne pilota del Voxx Racing Team, sportivamente cresciuto in Europa, precede di 21 punti Marcos Gomes, pur avendo fino ad ora ottenuto una sola affermazione. A ritornare al successo con la

Chevrolet Cruze nella tappa di Cascavel che si è disputata due settimane fa, è stato invece Rubens Barrichello, il quale si è diviso le vittorie con Cacá Bueno, che aveva già trionfato sul circuito di Velopark e adesso quinto in campionato alle spalle di Max Wilson e Daniel Serra.

NEL SUPERGT GIAPPONESE GUIDA SEMPRE QUINTARELLI

Caldarelli è 4°

Prima la pole, ottenuta grazie al migliore responso del suo compagno di squadra Kazuya Oshima, poi un quarto posto per Andrea Caldarelli, nel terzo round del Super Gt giapponese che si è disputato lo scorso fine settimana sul circuito di Sugo. Il pescarese della Lexus è stato rallentato da un testacoda a cui è stato indotto da un'altra vettura, chiudendo a ridosso dei primi tre dopo che la gara è stata interrotta con la bandiera rossa a sei giri dalla fine per un incidente. Un'uscita in qualifica ha compromesso il risultato di Ronnie Quintarelli, costretto ad avviarsi con la sua Nissan Gt-R dall'ottava fila e alla fine nono in coppia con Tsugio Matsuda, ma sempre leader del campionato. La vittoria è andata all'altra Nissan di Sasaki-Yanagida.



AL MUGELLO NUOVI ARRIVI

La Lotus Cup dice 17

Diverse saranno le novità in occasione del quinto dei sei appuntamenti della Lotus Cup Italia, in programma il primo weekend di settembre sul circuito del Mugello. In Toscana è difatti atteso uno schieramento di almeno 17 vetture. Tra i rientri eccellenti quelli di Mario Minella e Marco Fumagalli, che avevano già preso parte al secondo round di Misano. Per il secondo dovrebbe essere certa anche la partecipazione alla tappa conclusiva di Imola. Sempre al Mugello vi saranno anche un paio di "new entry", che verranno tuttavia ufficializzate nelle prossime settimane.

64 DI NUOVA GENERAZIONE

Sono 200 le Audi R8 Lms

Audi Sport ha rilasciato l'esemplare numero 200 della R8 Lms. Un traguardo importante per la Casa dei quattro anelli, che scaturisce in tutto dal numero di vetture prodotte di vecchia generazione (136) e quelle lanciate sul mercato delle Gt3 a partire dal 2015. Ad oggi, la Audi R8 Lms ha conquistato 28 titoli assoluti, a cui vanno aggiunti 34 titoli di classe, nove vittorie assolute nelle competizioni di 24 ore e quattro affermazioni nelle gare da 12 ore. Una dietro l'altra, i 200 esemplari della R8 Lms, raggiungerebbero idealmente quasi un chilometro di lunghezza.

IN TESTA ALLA SERIE LA CORVETTE

Nell'Adac Gt Porsche e Audi

Al Red Bull Ring una vittoria a testa per la Porsche 911 Gt3 R di Estre e Jahn e la Audi R8 Lms di Vanthoor e Stoll, nel 4° round dell'Adac Gt Masters. La serie tedesca in Austria ha celebrato anche il doppio podio della Corvette C7 divisa da Keilwitz e Gounon, che grazie ad un 3° e un 2° posto sono balzati in testa al campionato, approfittando anche di un weekend incolore dell'altra Audi degli attesi protagonisti Connor De Philippis e Chris Mies (un nono piazzamento ed un ritiro per loro).

Biagi-Crestani allungano

GT OPEN CON UN 2° E UN 4° POSTO I DUE SEMPRE PIÙ LEADER. DOLBY-ENGE VINCONO GARA-1 SU GALLARD

SILVERSTONE - Trasferta con mille sorprese per il Gt Open, ma la morale finale è solo positiva per il package italiano più in vista di quest'anno: Thomas Biagi e Fabrizio Crestani sulla Huracán arancione dell'Orange1 Team Lazarus. Erano arrivati al giro di boa di Silverstone in testa al campionato, ne ripartono con il vantaggio incrementato a 22 punti, dopo un weekend non facilissimo nel quale si sono battuti da leoni, raccogliendo un 2° e un 4° posto. I loro rivali più seri rimangono Keen e Balfé, che in casa hanno pagato lo scotto del cambio di vettura a metà campionato: i britannici hanno abbandonato la non più verde Ferrari 458 per una McLaren 650S nuova di zecca, alla quale devono ancora acclimatarsi, sia dal punto di vista del pilotaggio che della gestione. Due quinti per cominciare non sono male... E non decollano le Bmw M6, il cui utilizzo si sta rivelando più difficile del previsto, sebbene siano sempre regolarmente a podio. Ramos e il nuovo compagno Schothorst sono stati terzi in gara-1, Yacamán

Monje secondi sul filo di lana in gara-2. In terra inglese, si sono messi in bella mostra i team di casa. Sabato, nel giorno della doppietta dei tori di Sant'Agata, a battere tutti, Huracán compresa, è stata la non nuovissima Gallardo rivisitata da Reiter della nuova compagine locale, il Wessex Motorsport, messo su da un carrozziere di camion, che non ha badato a spese per ingaggiare due piloti di grido come Dolby e Enge. Seppur zavorrata con un handicap di 15" per lo status stellare della coppia, la Gallardo è emersa chiaramente in un finale di gara emozionante. Domenica, a regolare i conti a tutti, è stata l'Aston Martin della TF Sport affidata a Hankey e al turco Yoluc, che hanno atteso la gara di casa del team per andare a cogliere il primo, meritato successo nell'Open, nel quale militano dallo scorso anno. Il che ha portato a 7 il numero di vincitori diversi (per team, coppia e modello) in otto gare, un dato che lascia capire come la serie di Pareja sia, quest'anno, davvero open...

Alfredo Filippone

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Dolby-Enge; 2. Biagi-Crestani. Gara-2: 1. Yoluc-Hankey; 2. Yacamán-Monje.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Pulcini vince e poi va ko

EUROFORMULA IL ROMANO LEADER DELLA SERIE CONQUISTA GARA-1, ED ESCE DI SCENA IN GARA-2

A Silverstone, Leonardo Pulcini ha vissuto la sua prima battuta d'arresto stagionale nell'Euroformula Open. Eppure, paradossalmente, l'impressione che si è avuta in Inghilterra è che sia sempre più il padrone del campionato. Il romano ha vinto gara-1 alla grande, com'è nel suo stile: pole, giro veloce in gara e in testa dall'inizio alla fine. È il 4° successo stagionale e ormai è difficile credere che possa avere rivali per il titolo. Non tanto per i 36 punti di vantaggio in classifica su Habsburg, che qui ha raccolto un 2° e un 4°,

te, e la mentalità da vincente e da perfezionista; è di quelli che non si accontentano mai, nemmeno quando domina, perché trova sempre qualcosa che poteva essere stato fatto meglio... Come in gara-1 a Silverstone, dove è andato tutto liscio sin dal "pronti, via" col romano ad involarsi al ritmo di mezzo secondo al giro. Dietro, Herta, Ptak, Fioravanti, Habsburg e Ahmed hanno fatto il possibile per non farsi staccare, senza riuscirci. Gara-2 si presentava più vivace, con una prima fila inedita: Colton Herta in pole davanti a Antoni

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pulcini; 2. Herta; 3. Ptak. Gara-2: 1. Ptak; 2. Habsburg; 3. Fioravanti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

quanto per l'autorità che sta dimostrando. Gara-2, invece, è andata storta sin dalle qualifiche, dove non è riuscito ad andare oltre il quarto posto per un persistente sovrasterzo; poi, nel primo giro è incappato in un contatto con Colton Herta, che, partito malissimo dalla pole, stava rallentando gli inseguitori. Gara compromessa per entrambi, costretti ai box per riparare, ma Leo si è preso comunque la consolazione del giro più veloce. Ad impressionare, in Pulcini, è la freddezza in ogni frangente

Ptak. Purtroppo il giovanissimo figlio d'arte Usa ha completamente sbagliato l'avvio, rallentando chi lo seguiva e provocando il contatto con Pulcini. Tutto a vantaggio di Ptak bravo a controllare tutti e a cogliere, emozionatissimo, il primo successo nella categoria davanti a Habsburg e un ottimo Damiano Fioravanti. Il terzo italiano in lizza, Daniele Cazzaniga (Dav) ha concluso al 14esimo posto entrambe le gare, mentre ha debuttato bene il cinese della Bvm, Ye Hongli, terzo fra i rookie in gara-2. (a.f.)

GLI ITALIANI COMANDANO

Con la Lamborghini Huracán. Biagi e Crestani hanno adesso 22 lunghezze di vantaggio sui primi inseguitori. In alto Pulcini leader in F.Open



Nissany doppia firma

**FORMULA V8-3.5 GRAN WEEK END DELL'ISRAELIANO
ORA SECONDO IN CAMPIONATO DIETRO A DILLMANN**

SILVERSTONE - Due vittorie e due giri veloci in gara. Il weekend quasi perfetto (gli mancano le pole sfuggite per pochi millesimi) di Roy Nissany è andato in scena a Silverstone nel 5° round della Formula V8 3.5. Il 21enne di Tel Aviv in forza al team Lotus Charouz ha travolto gli avversari portandosi anche al 2° posto in campionato. Che Nissany fosse veloce lo si era già capito lo scorso anno quando da rookie aveva debuttato nella serie 3.5, ancora sotto l'egida Renault. Quest'anno,

con il campionato organizzato da RPM, il salto di qualità appare sempre più evidente. Ad ogni appuntamento, Nissany trova sempre più fiducia nella Dallara spesso perfetta della squadra di Praga e nelle sue qualità. Tre secondi posti e una pole conquistati fino alla vigilia di Silverstone lasciavano intendere che il passo successivo prima o poi sarebbe arrivato. Detto fatto, in Gran Bretagna il ragazzo è volato verso il doppio successo con una determinazione assoluta. In gara 1, da 3° si è portato subito 2° ingaggiando un furioso duello con Orudzhev, partito dalla seconda piazzola. L'epilogo al

15° giro quando il russo, dopo qualche ostruzione di troppo, ha lasciato la porta aperta alla Stowe. Nissany vi si è infilato, ma Orudzhev ha chiuso e il contatto è stato inevitabile. L'israeliano della Lotus è riuscito a tenere il comando nonostante il sopraggiungere di Vaxiviere e Dillmann e pur con una vettura non più ben bilanciata e con i freni non più perfetti ha vinto la sua prima corsa nella 3.5, la seconda in carriera dopo un lontano successo nella F.Adac Masters del 2012.

In gara 2 invece, 2° in qualifica 2, Nissany è scattato subito in testa e nessuno lo ha più visto se non sul podio.

Doppietta fantastica dunque che ha premiato il team Lotus capace di piazzare anche Binder al 3° e al 2° posto. Weekend strano per Vaxiviere, autore di due pole, ma in gara secondo e settimo e mai realmente in corsa per la prima piazza tra errori e prestazioni altalenanti. Dillmann, 2 volte 4°, tiene la testa del campionato con 156 punti (124 ne ha Nissany) grazie anche a due gare non positive di Louis Deletraz, 10° e 6° per un set-up infelice. Lo svizzero è ora terzo con 119 punti.

Massimo Costa

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Nissany; 2. Vaxiviere; 3. Binder. Gara-2: 1. Nissany; 2. Binder; 3. Orudzhev.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



Barberini bis e primato

TROFEO ABARTH IL TOSCANO METTE A SEGNO UNA BELLA DOPPIETTA ED È NUOVO LEADER DEL TROFEO

SPIELBERG - Al Red Bull Ring il giovane toscano Cosimo Barberini ha ottenuto un doppio successo molto importante in chiave campionato, riuscendo a portarsi al comando sopravanzando il giovanissimo svedese Joakim Darbom che, dopo la prima gara, aveva assaporato la gioia del primato, complici una serie di forature che ha afflitto Alex Campani, vero e proprio matatore delle prime fasi del Trofeo, con 4 successi nelle prime 4 gare disputate. Al via del-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Barberini; 2. Darbom; 3. Arrigosi. Gara-2: 1. Barberini; 2. Pajuranta; 3. Darbom.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

la prima gara il poleman Darbom conservava il primato inseguito da Arrigosi, che gli partiva a fianco, e Pajuranta. Nel terzo giro Pajuranta e Barberini riuscivano a superare Arrigosi. Nella terza tornata Pajuranta tentava l'attacco al leader, ma metteva due ruote sull'erba perdendo il controllo e uscendo di pista. Barberini si avvicinava a Darbom iniziando un duello serrato. Al nono giro Barberini riusciva a portarsi

in testa e a conservare il primato sino al traguardo. Terzo chiudeva Arrigosi. La seconda corsa è stata ancora più spettacolare, con la griglia di partenza formata con l'inversione delle prime 8 posizioni di Gara-1. In pole Rampello, affiancato da Scudieri. Al via Rampello partiva in anticipo (venendo penalizzato con un drive-through), e manteneva il comando inseguito da Monetti e Arrigosi, che si portava al 2° posto al 2° giro, inseguito da Timur e Barberini. Al

terzo giro Arrigosi attaccava Rampello alla prima staccata, i due si urtavano coinvolgendo Timur e generando scompiglio nel gruppo. Della situazione riusciva ad approfittare Darbom, che si portava in testa davanti a Barberini e Pajuranta. Nel quinto giro Barberini riusciva a superare Darbom. A due giri dal termine anche Pajuranta riusciva a sopravanzare Darbom, concludendo 2°.

Roberto Valentini



DOPPIETTE IN AZIONE

Grande doppietta per Nissany nella F.V8-3.5. In alto Barberini, anche lui 2 volte a segno, nuovo capoclassifica nel Trofeo Abarth Selenia

Le Svolte di Faggioli

NELLA CLASSICA DI POPOLI CHE DOPO DIECI ANNI DI ASSENZA TORNAVA NEL TRICOLORE, SIMONE COGLIE L'ENNESIMA VITTORIA DA RECORD

di **Gianluca Marchese** - foto **E.Caliò** e **G.Rainieri**

POPOLI - Come se dieci anni non fossero passati per la Svolte di Popoli. Ma nemmeno per Simone Faggioli. Nella domenica del suo 38esimo compleanno l'alfiere della Norma-Zytek si prende la quinta su cinque in Civm e scappa in classifica anche approfittando dell'assenza di Merli e cogliendo il terzo successo personale nella gara pescarese, che vinse pure in occasione dell'ultima volta con validità tricolore nel 2006. Il "back to back" del fiorentino a dieci anni di distanza è da record impensabile, quasi al di sotto del muro dei 3 minuti in gara-2 (3'00"12), dopo che gara-1 era stata condizionata dall'asfalto umido (ma per i prototipi comunque da slick) per la pioggia caduta nella prima parte di mattinata. Nonostante il dominio del pluricampione in carica, il Tricolore Montagna resta comunque vivo e interessante per le novità che ha continuato a portare negli ultimi mesi. A Popoli primi inseguitori di Faggioli, con sorriso e soprattutto performance ritrovate a spartirsi i punti con un secondo e un terzo posto a testa, tornano sul podio assoluto Domenico Scola e Omar Magliona. Il primo ha dimostrato di saper assimilare velocemente il necessario per essere competitivo sull'Osella Fa30, sulla quale ha sistemato alcuni particolari presentandosi pure con rinnovata livrea. Bello il duello con Magliona, poi. Il sardo della Norma-Zytek ha ritrovato la verve giusta e si rilancia nel Tricolore.

Cruciali in questo senso gli ultimi ritocchi sulla biposto del Team Faggioli, adattata al suo stile di guida con risultati evidenti fin da gara-1. Ora, però, sono attese conferme da entrambi, così come erano attese da Domenico Cubeda e Michele Fattorini sulle Osella Pa2000. Alla fine quest'ultimo ha capitalizzato il quarto posto subito alle spalle delle motorizzazioni 3000 limando leggermente il tempo dello scorso anno, ma è stato il siciliano a impressionare per la gran forma sfoggiata al rientro dopo l'assenza a Trento. Cubeda ha però pagato una scelta di pneumatici troppo conservativa utilizzando le intagliate in gara-1, recuperando punti preziosi nella seconda salita con un crono d'autore per una bachetta due litri. E solo un Denny Zardo in netta progressione sulla Lola-Zytek by Dalmazia in fase di sviluppo gli ha negato la rimonta nella top-five assoluta. Alle spalle dei primi sei si è piazzato

Achille Lombardi con l'Osella Pa21 Evo, che ha badato soprattutto a non compromettere il risultato pieno tra i prototipi Cn. Al sabato, infatti, in Q2 il leader della classifica Luca Ligato è finito contro le barriere poco dopo metà dei 7530 metri del tracciato delle "Svolte", in pratica lasciando campo libero al rivale potentino, visto che i danni riportati dalla biposto gemella erano subito apparsi troppo ingenti per sperare concretamente in un rientro in gara. Così, a soli due round dal termine della prima fase del Civm, Reventino e Gubbio nel caldo di agosto, Lombardi ha saputo riavvicinarsi in maniera decisiva al giovane calabrese, che resta leader per una manciata di punti. ●

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Faggioli; 2. Scola; 3. Magliona

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80





SCOLA E MAGLIONA DIETRO A SIMONE

A dieci anni di distanza Faggioli torna a dominare lungo le Svolte di Popoli. Sotto al centro Scola, giunto alle spalle del fiorentino e Magliona in basso a sinistra. 3° sul podio. Sotto Dondi

RICCIOTTI

E1 Italia giallo da risolvere

IN BALLO PUNTI PESANTI PER IACOANGELI: DOPO LO STOP DI POPOLI SPERA DI NON PERDERE LA VITTORIA DI VERZEGNIS

Un piccolo giallo da "risolvere" è nelle mani della giunta sportiva e riguarda quanto successo a Verzegnis con l'interruzione di gara-1 mentre stavano salendo le Silhouette, accorpate nella classifica del Tricolore con le vetture dell'E1 Italia.

Marco Iacoangeli ha in effetti vinto quest'ultima categoria e gli sono stati assegnati regolarmente i 10 punti, ma nella graduatoria accorpata (quella che conta per il titolo) al momento nella casella Verzegnis ne ha zero perché sembra che non tutte le Silhouette abbiano preso il via in quella circostanza. Tesi che invece Iacoangeli sostiene sia errata (almeno per i driver dell'Italiano; a Verzegnis c'era anche la

Coppa Fia). La federazione sta vagliando il fatto e il driver romano è in attesa di una decisione. Deliberazione ora parti-

colarmente importante per lui, sfortunatissimo a Popoli con motore della Bmw 320i ammutolito nella prima salita di prove e successivo ritiro definitivo dal fine settimana abruzzese. L'eventuale assegnazione del punteggio, però, diventerebbe pesante anche per altri piloti nella classifica Tricolore, su tutti Manuel Dondi, leader incontrastato a Popoli mentre Marco Gramenzi era costretto allo stop in gara-2 per una perdita d'olio sulla 155. ●



MERLI DÀ FORFAIT

Christian Merli è il grande assente a Popoli. Il trentino si era iscritto ma ha poi dato forfait. Al di là dei motivi personali, il driver dell'Osella Fa30 Evo Rpe ora sembra davvero focalizzato solo sull'Europeo, dove per conquistare il titolo molto probabilmente sarà costretto a vincere la categoria monoposto in tutti i 4 round finali, a partire da Glasbach domenica prossima. Dunque inutile rischiare, anche alla luce del "brivido" in prova al Bondone.

ASSENTE LA PEDRONI

Assente forzata Gabriella Pedroni, altra trentina. Sulla Mitsubishi Lancer Evo di preparazione Bicciano è stato riscontrato un inconveniente al propulsore subito prima di partire per l'Abruzzo. Rientrato da Popoli dopo il successo in Gruppo N, Rudi Bicciano sarà subito al lavoro per permetterle di essere presente al Reventino, anche perché in gruppo A Salvo d'Amico ha accorciato in classifica con il secondo posto alle spalle del rientrante Lucio Petrocco, dominatore della categoria con la Subaru Impreza Wrc tante volte ammirata nei rally.

RACING START

Carte bollate in Racing Start, dove la competizione è sempre più ravvicinata fra le Mini. Al di là dell'importante vittoria di Giacomo Liuzzi nella generale e in gara-1, Orzono Montanaro ha sporto reclamo a Ivan Pezzolla, primo in gara-2, sulla compatibilità dei particolari del propulsore. Al momento in cui Autosprint va in stampa le classifiche sono ancora sub iudice perché la decisione dovrebbe arrivare nel lunedì post gara dopo alcune necessarie verifiche in una concessionaria Mini.

DUE SFIDE DECISIVE

In arrivo le presentazioni delle due gare che decideranno la "griglia di partenza" per le tre finali. Questa settimana la 18^a Cronoscalata del Reventino del 7 agosto sarà presentata a Lamezia Terme giovedì, mentre venerdì tocca al 51° Trofeo Luigi Faggioli a Perugia, sempre a cura degli organizzatori.

Leclassefiche

WEC	NÜRBURGRING
GP2	HUNGARORING
GP3	HUNGARORING
PORSCHE SUPERCUP	HUNGARORING
GT OPEN	SILVERSTONE
EUROFORMULA	SILVERSTONE
FORMULA 3.5	SILVERSTONE
TROFEO ABARTH	SPIELBERG
IMSA	LIME ROCK
SUPER GT	SUGO
RALLY	
COPPA ITALIA	CREMONA
CIR STORICO	CREMONA
REGIONALE	LUCCA
SALITE	
CIVM	POPOLI

VELOCITÀ

WEC

Resoconto della gara a pag. 42
Nurburgring (Ger),
23-24 luglio 2016

Assoluta: 1. Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919 Hybrid) 194 giri in 6h01'16"183 alla media di 165,866 km/h (1° Lmp1); 2. Di Grassi-Duval-Jarvis (Audi R18) a 53"787; 3. Fässler-Lotterer (Audi R18) a 54"483; 4. Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919 Hybrid) a 1'37"324; 5. Davidson-Buemi-Nakajima (Toyota TS050 Hybrid) a 1 giro; 6. Sarrazin-Conway-Kobayashi (Toyota TS050 Hybrid) a 4 giri; 7. Tuschler-Kraihamer-Imperator (Rebellion R-One Aer) a 16 giri; 8. Menezes-Lapierre-Richelmi (Alpine A460-Nissan) a 16 giri (1. Lmp2); 9. Gonzalez-Albuquerque-Senna (Ligier Js P2-Nissan) a 16 giri; 10. Dalziel-Derani-Cumming (Ligier Js P2-Nissan) a 18 giri; 11. Leventis-Kane-Williamson (Gibson 015S-Nissan) a 18 giri; 12. Graves-Pizzonia-Howson (Oreca 05-Nissan) a 18 giri; 13. Petrov-Ladygin-Shaytar (BR01-Nissan) a 19 giri; 14. Cheng-Tung-Panciatelli (Alpine A460-Nissan) a 19 giri; 15. Minassian-Mediani (BR01-Nissan) a 19 giri; 16. Sharp-Brown-Van Overbeek (Ligier Js P2-Nissan) a 22 giri; 17. Prost-Heidfeld-Beche (Rebellion R-One Aer) a 23 giri; 18. Bruni-Calado (Ferrari 488 Gte) a 24 giri (1° LmGte Pro); 19. Rigon-Bird (Ferrari 488 Gte) a 24 giri; 20. Thiim-Sorensen (Aston Martin Vantage V8) a 24 giri; 21. Mücke-Pla (Ford Gt) a 25 giri; 22. Stanaway-Turner (Aston Martin Vantage V8) a 25 giri; 23. Lietz-Christensen (Porsche 911 Rsr 2016) a 25 giri; 24. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage V8) a 28 giri (1° LmGte Am); 25. Perrodo-Collard-Aguas (Ferrari F458 Italia) a 28 giri; 26. Yamagishi-Ragues-Ruberti (Chevrolet Corvette C7-06) a 29 giri; 27. Al Quabaisi-Heinemeier-Hansson-Long (Porsche 911 Rsr) a 30 giri; 28. Wainwright-Carroll-Barker (Porsche 911 Rsr) a 30 giri; 29. Franchitti-Prიალუx-Tincknell (Ford Gt) a 39 giri.

Giro più veloce: il 5° di Fässler in 1'40"325 alla media di 184,727 km/h.

Assoluta Piloti: 1. Lieb-Jani-Dumas 106 punti; 2. Duval-Di Grassi-Jarvis 73; 3. Kobayashi-Conway-Sarrazin 62; 4. Lotterer-Fässler 51; 5. Imperatori-Kraihamer-Tuschler 36; 6. Tréluyer 35; 7. Menezes-Lapierre-Richelmi 34; 8. Hartley-Webber-Bernhard 28,5; 9. Hedfeld-Prost 25,5; 10. Piquet Jr 25.

Gt: 1. Pla-Mücke 72 punti; 2. Rigon-Bird 70; 3. Sorensen-Thiim 67; 4. Turner 61; 5. Johnson 60; 6. Stanaway 55; 7. Rees-Adam 45; 8. Bruni-Calado 44; 9. Collard-Perrodo-Aguas 42; 10. Christensen-Lietz 38.

Costruttori: 1. Porsche 164 punti; 2. Aston 129; 3. Toyota 97.

Costruttori Gt: 1. Ferrari 146 punti; 2. Aston Martin 138; 3. Ford 110,5; 4. Porsche 72.

Lmp1 Privati: 1. Heidfeld-Prost 104 punti; 2. Piquet Jr 86; 3. Imperatori-Kraihamer-Tuschler 75; 4. Rossiter-Webb-Trummer 30; 5. Beche 18.

Lmp2: 1. Menezes-Lapierre-Richelmi 112 punti; 2. Senna-Albuquerque-Gonzalez 71; 3. Rast-Rusinov 65; 4. Cumming 59; 5. Derani-Dalziel 59; 6. Kane-Leventis 46; 7. Ladygin-Shaitar-Petrov 44; 8. Stevens 41; 9. Watts 34; 10. Berthon 27.

Gt Am: 1. Collard-Perrodo-Aguas 108 punti; 2. Lauda-Dalla Lana-Lamy 70; 3. Heinemeier-Hansson-Al Quabaisi 66; 4. Ragues-Yamagishi 62; 5. Ried-Ca-

mathias-Henzler 58; 6. Long 55; 7. Carroll-Barker-Wainwright 48; 8. Ruberti 42; 9. Howart-Hirsch-L. Griffin 24; 10. Belloc 20.

GP2

Resoconto della gara a pag. 48
Hungaroring (Ung),
23-24 luglio 2016

Gara-1: 1. Pierre Gasly (Prema Racing) 36 giri in 55'29"672 alla media di 170,477 km/h; 2. Giovinazzi (Prema Racing) a 1"365; 3. Sirotkin (ART Grand Prix) a 2"835; 4. Marciello (RUSSIAN TIME) a 7"616; 5. Pic (Rapax) a 9"908; 6. Matsushita (ART Grand Prix) a 12"861; 7. Nato (Racing Engineering) a 17"713; 8. King (Racing Engineering) a 21"906; 9. Markelov (RUSSIAN TIME) a 22"101; 10. Evans (Pertamina Campos Racing) a 23"980; 11. Rowland (MP Motorsport) a 29"377; 12. Lynn (DAMS) a 34"050; 13. Malja (Rapax) a 34"197; 14. Kirchhofer (Carlin) a 36"420; 15. de Jong (MP Motorsport) a 38"526; 16. Latifi (DAMS) a 42"371; 17. Ghiotto (Trident) a 51"757; 18. Canamasas (Carlin) a 1'03"546; 19. Armand (Trident) a 1'25"151; 20. Jeffri (Arden International) a 1'28"055; 21. Eriksson (Arden International) a 1 giro; 22. Gelael (Pertamina Campos Racing) a 1 giro.

Giro veloce: il 33° di Oliver Rowland in 1'29"627 alla media di 175,969 km/h.

Gara-2: 1. Sergey Sirotkin (ART Grand Prix) 28 giri in 44'47"059 alla media di 164,291 km/h; 2. King (Racing Engineering) a 4"953; 3. Nato (Racing Engineering) a 7"506; 4. Markelov (RUSSIAN TIME) a 8"988; 5. Evans (Pertamina Campos Racing) a 14"146; 6. Rowland (MP Motorsport) a 15"283; 7. Gasly (Prema Racing) a 16"662; 8. Marciello (RUSSIAN TIME) a 20"939; 9. Canamasas (Carlin) a 25"985; 10. Gelael (Pertamina Campos Racing) a 30"884; 11. de Jong (MP Motorsport) a 32"518; 12. Latifi (DAMS) a 35"100; 13. Kirchhofer (Carlin) a 36"913; 14. Malja (Rapax) a 39"660; 15. Armand (Trident) a 46"412; 16. Jeffri (Arden International) a 1'00"825; 17. Giovinazzi (Prema Racing) a 1'01"928. Ritirati: Eriksson (Arden International) 14 giri; Matsushita (ART Grand Prix) 0 giri; Ghiotto (Trident) 0 giri; Lynn (DAMS) 0 giri; Pic (Rapax) 0 giri.

Giro veloce: il 27° di Pierre Gasly in 1'29"184 alla media di 176,843 km/h.

Campionato: 1. Gasly p.107; 2. Giovinazzi 96; 3. Marciello 85; 4. Rowland 83; 5. Nato 81; 6. King 80; 7. Evans 77; 8. Sirotkin 70; 9. Markelov 65; 10. Matsushita 56.

GP3

Resoconto della gara a pag. 51
Hungaroring (Ung),
23-24 luglio 2016

Gara-1: 1. Parry (Koiranen) 22 giri in 35'49"008 alla media di 161,391 km/h; 2. Fuoco (Trident) a 3"283; 3. Dennis (Arden) a 4"208; 4. Fukuzumi (ART Grand Prix) a 5"875; 5. Boschung (Koiranen) a 6"444; 6. Leclerc (ART Grand Prix) a 9"762; 7. Albon (ART Grand Prix) a 10"425; 8. Maini (Jenzer) a 13"777; 9. Aitken (Arden) a 14"226; 10. Joerg (DAMS) a 14"977; 11. Palou (Campos) a 18"728; 12. Isaakyan (Koiranen) a 19"943; 13. Gonda (Jenzer) a 20"320; 14. Janosz (Trident) a 20"914; 15. Ferrucci (DAMS) a 22"111; 16. Tereschenko (Campos) a 23"244; 17. Stuvik (Trident) a 23"790; 18. Calderon (Arden) a 25"655; 19. Nandy (Jenzer) a 26"571; 20. Alessi (Trident) a 26"885; 21. Schothorst (Campos) a 27"914; 22. De Vries (ART Grand Prix) a 28"312; 23. Hughes (DAMS) a 43"965.

Giro più veloce: de Vries in 1'36"279 alla media di 163,811 km/h.

Gara-2: 1. Albon (ART Grand Prix) 17 giri in 30"01"514 alla media di 148,748 km/h; 2. Maini (Jenzer) a 3"365; 3. Leclerc (ART Grand Prix) a 4"363; 4. Fukuzumi (ART Grand Prix) a 6"955; 5. Parry (Koiranen) a 8"848; 6. Aitken (Arden) a 10"908; 7. Dennis (Arden) a 13"635; 8. Isaakyan (Koiranen) a 14"600; 9. Joerg (DAMS) a 14"226; 10. Fuoco (Trident) a 16"562; 11. Ferrucci (DAMS) a 1"051; 12. Janosz (Trident) a 19"330; 13. De Vries (ART Grand Prix) a 20"150; 14. Palou (Campos) a 22"892; 15. Gonda (Jenzer) a 23"631; 16. Alessi (Trident) a 24"330; 17. Tereschenko (Campos) a 27"348; 18. Stuvik (Trident) a 28"354; 19. Hughes (DAMS) a 28"676; 20. Schothorst (Campos) a 29"312; 21. Calderon (Arden) a 30"151; 22. Boschung (Koiranen) a 34"831.

Giro più veloce: Albon in 1'35"140 alla media di 165,771 km/h.

Campionato: 1. Albon 107; 2. Leclerc 104; 3. Fuoco 90; 4. Parry 53; 5. Boschung 48; 6. De Vries 46; 7. Fukuzumi 43; 8. Dennis 35; 9. Hughes 31; 10. Aitken 18.

PORSCHE SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 52
Hungaroring (Ung),
23-24 luglio 2016

Assoluta: 1. Müller (Lechner Msg Racing Team) 14 giri in 28'29"777; 2. Lukas (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 3"045; 3. Ammermüller (Lechner Msg Racing Team) a 4"219; 4. Schmidt (Lechner Racing Middle East) a 6"709; 5. Frommenwiler

(Fach Auto Tech) a 13"064; 6. Olsen (Mrs Gt-Racing) a 13"715; 7. Cairoli (Fach Auto Tech) a 14"928; 8. Cullen (Lechner Racing Middle East) a 16"955; 9. Lindland (Mrs Gt-Racing) a 18"035; 10. Ashkanani (Lechner Racing Middle East) a 19"328; 11. Eisemann (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 19"842; 12. Peretra (Momo-Megatron Team Partrax) a 20"463; 13. Palette (Martinet by Almeras) a 21"549; 14. Wartique (Mrs Cup-Racing) a 25"001; 15. Karlsson (Porsche Carrera Cup Sweden) a 35"700; 16. Creel (Förch Racing) a 36"160; 17. Solieri (Martinet by Almeras) a 39"265; 18. Langer (Mrs Cup-Racing) a 40"574; 19. Lekeny (Förch Racing by Lukas Motorsport) a 45"286.

Giro più veloce: Müller in 1'48"894 alla media di 144,714 km/h.

Il campionato dopo 5 gare: 1. Müller 83 punti; 2. Jaminet 66; 3. Cairoli 65; 4. Ammermüller 64; 5. Schmidt 62; 6. Lukas 50; 7. Barker 44; 8. Frommenwiler 40; 9. Palette 31; 10. Cullen 29.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 74
Silverstone (Gb), 23-24 luglio 2016

Gara-1: 1. Dolby-Engel (Lamborghini Gallardo) 34 giri in 1.10'53"910 alla media di 169,503 km/h; 2. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan) a 5"023; 3. Ramos-Schothorst (Bmw M6) a 8"075; 4. Yoluc-Hankey (Aston Martin Vantage) a 16"834; 5. Balfe-Keen (McLaren 650 S) a 23"984; 6. Yacamán-Monje (Bmw M6) a 32"767; 7. McNeilly-Stanley (Ferrari 488) a 33"175; 8. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 49"356; 9. Da Costa-Sardinia (Mercedes AMG) a 1'04"815; 10. West-Ledogor (McLaren 650 S) a 1'23"471; 11. Barreiros-Short (Renault RS01) a 1 giro.

Giro più veloce: Dolby-Engel in 2'00"732 alla media di 175,659 km/h.

Gara-2: 1. Yoluc-Hankey (Aston Martin Vantage) 29 giri in 1.00'15"280 alla media di 170,117 km/h; 2. Yacamán-Monje (Bmw M6) a 27"080; 3. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 27"086; 4. Biagi-Crestani (Lamborghini Huracan) a 29"124; 5. Balfe-Keen (McLaren 650 S) a 29"501; 6. Ramos-Schothorst (Bmw M6) a 32"447; 7. McNeilly-Stanley (Ferrari 488) a 36"524; 8. West-Ledogor (McLaren 650 S) a 56"266; 9. Da Costa-Sardinia (Mercedes AMG) a 1'26"583; 10. Wheldon-Ashton (Radical RXC Turbo) a 1 giro; 11. Barreiros-Short (Renault RS01) a 1 giro; 12. Noble-Burgess (Radical RXC Turbo) a 1 giro; 13. Dolby-Engel (Lamborghini Gallardo) a 3 giri.

Giro più veloce: West-Ledogor in 2'00"601 alla media di 175,850 km/h.

Campionato: 1. Crestani-Biagi 96 punti; 2. Balfe-Keen 74; 3. Ramos 69; 4. Yoluc-Hankey 64; 5. Monje-Yacamán 62.

EUROFORMULA

Resoconto della gara a pag. 74
Silverstone (Gb), 23-24 luglio 2016

Gara-1: 1. Pulcini (Campos) 15 giri in 28'43"413 alla media di 184,583 km/h; 2. Herta (Carlin) a 4"933; 3. Ptak (RP Motorsport) a 9"685; 4. Habsburg (Drivex) a 11"707; 5. Fioravanti (RP) a 12"873; 6. Ahmed (RP) a 13"671; 7. Menchaca (Campos) a 15"133; 8. Walilko (Fortec) a 31"422; 9. Atoev (Martin) a 33"386; 10. Kusiri (RP) a 34"025; 11. Moreno (Campos) a 35"576; 12. Zlobin

Nella Porsche Supercup all'Hungaroring ha vinto Muller, mentre Cairoli è giunto settimo



(Martin) a 36"195; 13. Andres (Carlin) a 39"027; 14. Cazzaniga (DAV) a 50"064; 15. Abdullayev (Campos) a 1"06"916.

Giro più veloce: Pulcini in 1'54"153 alla media di 185,782 km/h.

Gara-2: 1. Ptak (RP) 15 giri in 28'49"187 alla media di 183,967 km/h; 2. Habsburg (Drivex) a 0"590; 3. Fioravanti (RP) a 6"135; 4. Ahmed (RP) a 7"510; 5. Kusiri (RP) a 12"311; 6. Menchaca (Campos) a 13"434; 7. Walilko (Fortec) a 14"632; 8. Hongli (BVM) a 24"513; 9. Moreno (Campos) a 25"081; 10. Atoev (Martin) a 26"788; 11. Vaidyanathan (Carlin) a 28"623; 12. Sathienthirakul (RP) a 29"144; 13. Andres (Carlin) a 30"314; 14. Cazzaniga (DAV) a 31"658; 15. Zlobin (Martin) a 32"364; 16. Abdullayev (Campos) a 43"108; 17. Pulcini (Campos) a 1'14"906.

Giro più veloce: Pulcini 1'54"174 alla media di 185,748 km/h.

Campionato: 1. Pulcini 162 punti; 2. Habsburg 126; 3. Menchaca 88; 4. Fioravanti, Aitken 71.

FORMULA 3.5

Resoconto della gara a pag. 75
Siverstone (Gb), 23-24 luglio 2016

Gara-1: 1. Nissany (Lotus) 23 giri 40'20"221 media 201,542 km/h; 2. Vaxiviere (SMP) a 6"248; 3. Binder (Lotus) a 7"653; 4. Dillmann (AVF) a 8"445; 5. Panis (Arden) a 11"908; 6. Fittipaldi (Fortec) a 12"839; 7. Kanamaru (Martin) a 14"365; 8. Baptista (RP Motorsport) a 18"958; 9. Visser (Martin) a 22"488; 10. Deletraz (Fortec) a 27"764; 11. Cipriani (Durango) a 1'01"004.

Giro più veloce: Nissany 1'43"360 media 203,998 km/h

Gara-2: 1. Nissany (Lotus) 24 giri 42'19"344 media 200,439 km/h; 2. Binder (Lotus) a 17"091; 3. Orudzhev (Arden) a 20"092; 4. Dillmann (AVF) a 25"205; 5. Panis (Arden) a 24"424; 6. Deletraz (Fortec) a 25"967; 7. Vaxiviere (SMP) a 26"622; 8. Baptista (RP Motorsport) a 30"239; 9. Kanamaru (Martin) a 34"412; 10. Visser (Martin) a 50"856; 11. Celis (AVF) a 51"793; 12. Cipriani (Durango) a 1'29"298.

Giro più veloce: Nissany 1'43"816 media 204,281 km/h

TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 75
Spielberg (Aut), 23-24 luglio 2016

Gara-1: 1. Barberini 15 giri in 27'11"935; 2. Darbom a 1"263; 3. Arrigosi a 3"796; 4. Timur a 14"712; 5. Monetti a 36"102; 6. Eroldu a 36"353; 7. Scudieri a 41"198; 8. Rampello a 45"988; 9. "Fisherman" a 55"386; 10. Kara a 1 giro; 11. Fernandes (Abarth 595 OT) a 1 giro; 12. F. Caruso (Abarth 595 OT) a 1 giro; 13. B. Caruso (Abarth 595 OT) a 1 giro; 14. Appelqvist a 3 giri; 15. Campani a 3 giri (tutti gli altri su Abarth 695 Assetto Corse).

Giro più veloce: Barberini in 1'47"685, media 144,6 km/h.

Gara-2: 1. Barberini 15 giri in 27'20"120; 2. Pajuranta a 2"043; 3. Darbom a 2"846; 4. Appelqvist a 8"898; 5. Eroldu a 18"368; 6. Monetti a 33"031; 7. Scudieri a 34"298; 8. "Fisherman" a 1'02"335; 9. Fernandes (Abarth 595 OT) a 1 giro; 10. Campani a 1 giro; 11. B. Caruso a 1 giro (Abarth 595 OT); 12. Rampello a 4 giri; 13. F. Caruso (Abarth 595 OT) a 5 giri (tutti gli altri su Abarth 695 Assetto Corse).

Giro più veloce: Barberini in 1'47"876, alla media di 144,3 km/h.

Campionato: 1. Barberini 163; 2.

Drabom 152; 3. Campani 133; 4. Pajuranta 105; 5. Timur 85.

IMSA

Line Rock (Usa), 23 luglio 2016

Assoluta: 1. Popow-van der Zande (Oreca FLM09) 169 giri in 2.40'43"254 alla media di 149,662 km/h; 2. Alon-Kimber-Smith (Oreca FLM09) a 0"815; 3. French-Macelli (Oreca FLM09) a 1 giro; 4. McMurry-Mowlem (Oreca FLM09) a 1 giro; 5. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 2 giri; 6. Garcia-Magnussen (Corvette C7.R) a 2 giri; 7. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 2 giri; 8. Fischella-Vilander (Ferrari 488) a 2 giri; 9. Hand-D.Müller (Ford GT) a 2 giri; 10. Ruscitti-Kvamme (Oreca FLM09) a 4 giri; 11. Potter-Lally (Porsche 991) a 7 giri; 12. Davis-Liddell (Audi R8) a 7 giri; 13. Keating-J.Bleekemolen (Dodge Viper) a 8 giri; 14. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan) a 8 giri; 15. Bell-Aschenbach (Audi R8) a 8 giri; 16. Curtis-Klingmann (BMW M6) a 8 giri; 17. Marsal-Palatala (BMW M6) a 8 giri; 18. Pumpelly-C.Lewis (Lamborghini Huracan) a 8 giri; 19. MacNeil-Keen (Porsche 911) a 8 giri; 20. Lindsey-Bergmeister (Porsche 991) a 9 giri; 21. Nielsen-Balzan (Ferrari 458) a 9 giri; 22. Pappas-Pilgrim (Porsche 991) a 9 giri; 23. Pilet-Tandy (Porsche 991) a 10 giri; 24. Sbirrazzuoli-DeGeorge (Lamborghini Huracan) a 11 giri; 25. Farnbacher-Riberas (Porsche 911) a 27 giri; 26. Goikhberg-Simpson (Oreca FLM09) a 61 giri; 27. Rayhall-Gutierrez (Oreca FLM09) a 69 giri; 28. Auberlen-Werner (BMW M6) a 80 giri; 29. Bamber-Makowiecki (Porsche 991) a 80 giri; 30. Bennett-Braun (Oreca FLM09) a 100 giri; 31. Lühr-J. Edwards (BMW M6) a 165 giri.

Giro più veloce: van der Zande in 49"250 alla media di 173,397 km/h.

SUPER GT

Sugo (J), 24 luglio 2016

Gara: 1. Sasaki-Yanagida (Nissan GT-R) 75 giri in 1.42'08"887 alla media di 161,010 km/h; 2. Hirate-Kovalainen (Lexus RCF) a 0"358; 3. Tachikawa-Ishura (Lexus RCF) a 0"518; 4. Oshima-Caldarelli (Lexus RCF) a 1"048; 5. Kunimoto-Segikuchi (Lexus RCF) a 2"152; 6. Tsukakoshi-Kogure (Honda NSX) a 7"001; 7. Mutoh-Turvey (Honda NSX) a 26"109; 8. Rossiter-Hirakawa (Lexus RCF) a 28"735; 9. Quintarelli-Matsuda (Nissan GT-R) a 29"387; 10. Izawa-Yamamoto (Honda NSX) a 30"204; 11. Ito-Cassidy (Lexus RCF) a 44"757; 12. Baguette-D. Nakajima (Honda NSX) a 56"982; 13. Motoyama-Chiyu (Nissan GT-R) a 1 giro; 14. Nojiri-Matsuura (Honda NSX) a 3 giri.

Giro più veloce: Kogure in 1'12"818 alla media di 183,132 km/h.

Campionato: 1. Quintarelli-Matsuda 42 punti; 2. Kovalainen-Hirate 34; 3. Rossiter-Hirakawa 30; 4. Oshima-Caldarelli 23; 5. Sasaki-Yanagida 22.

RALLY

COPPA ITALIA

Circuito di Cremona

Resoconto della gara a pag. 70

Cremona, 23-24 luglio 2016

Assoluta: 1. Miele-Mometti (Ford Fiesta) in 48"15"7; 2. De Stefani-Pisati (Renault Clio) a 2"13"6; 3. Bevacqua-Berutti (Peugeot 208) a 2"52"2; 4. Guagliardo-Granata (Porsche 997) a 3"19"1; 5. Ferrari-Montagna

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

SELEZIONE 2016: 2° ROUND NEL SEGNO DELL'EQUILIBRIO – Il secondo round della Sn1-Pro 2016, si è svolto al volante di uno dei mezzi più difficili in assoluto, a disposizione dei piloti Selezione: il potentissimo Krh, uno dei "prototipi" creati appositamente, per mettere alla prova le capacità di guida dei vari drivers, e per esaltarne il talento. E tutti i piloti della Sn1-Pro, non si sono fatti trovare per nulla impreparati, dimostrando di avere la preparazione necessaria, per domare le "bizzze" del Krh. L'equilibrio è stato assoluto, a dimostrazione dell'elevato livello raggiunto un po' da tutto il gruppo. Alla fine, ad aggiudicarsi gli "Ori" di giornata, sono stati: Giovanni Grasso, Tomas Calvagni, Maurizio Rizzo, Mario Longo ed un sorprendente Simone Parisi. Bene sono andati anche Vito Pignolosa (pole per lui), Nicola Venuto e Michele Bordonaro (podio per entrambi). Per info: selezionenazionale@alice.it.

OFFICINA

Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione

Silemotori

La potenza dell'acqua al vostro servizio



silemotori.it • tel. 393 9733779
e-mail silemotori@gmail.com
via Marconi 101, Villorba (TV)

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

RIVISTE

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

RICERCA AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana 1919-1969, Motor Italia 1926-1970, annuari Ferrari, modelli auto, oggettistica, libri e

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

AUTO SPRINT

CONTI EDITORE

Redazione: Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

Registro presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cilella 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.93.38.79.68

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2016 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

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

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): Alberto Sabbatini

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

Leclassifiche

(Peugeot 208) a 3'56"4; 6. Musci-Covini (Citroen C2) a 3'58"9; 7. Ricci-Gnecchi (Subaru Impreza) a 4'05"7; 8. Galeazzi-Pellegrini (Citroen Ds3) a 4'18"5; 9. Fanti-Tognolini (Mitsubishi Lancer) a 4'50"3; 10. Giorgini-Prete (Peugeot 208) a 5'09"2; 11. Frazzani-Altomonte (Renault Clio Rs) a 5'14"6; 12. Persico-Maini (Renault Clio) a 5'29"6; 13. Guglielmetti-Guglielmetti (Citroen Saxo) a 6'09"4; 14. Moio-Sandri (Citroen Saxo) a 6'26"8; 15. Comini-Gravaghi (Citroen Saxo) a 6'32"9; 16. Saredi-Oldano (Peugeot 208) a 6'34"7; 17. Banzola-Giorgio (Citroen C2) a 6'39"5; 18. Zuccali-Bortolotti (Renault Twingo) a 7'11"7; 19. Rivia-Bertonasco a 7'20"8; 20. Lucarelli-Ferrari a 7'31"9; 21. Vallino-Desole a 7'40"2; 22. Soliani-Ferrari a 7'41"8; 23. Cogni-Rappoldi a 7'51"0; 24. Coppe-Poloni a 8'00"1; 25. Saresera-Bianchi a 8'03"7; 26. Peloso-Carrucci

a 8'06"6; 27. Martinelli-Corso a 8'12"5; 28. Crevani-Fabio (Peugeot 208) a 8'19"4; 29. Fortunato-Rocca (Peugeot 106 16V) a 8'24"6; 30. Arena-Di Carlo (Peugeot 106) a 8'32"7; 31. Serena-Ungaro (Peugeot 208) a 8'43"4; 32. Koenig-Zappe a 8'44"8; 33. Strabello-Scaraoni a 9'05"3; 34. Ferri-Branchi a 9'05"7; 35. Nespoli-Maggi (Peugeot 106 Rally) a 9'19"1; 36. Parolaro-Marchioni a 9'31"2; 37. Formolli-Duico (Peugeot 106) a 9'35"3; 38. Barbieri-Rossi (Peugeot 106) a 9'55"8; 39. Melloni-Boccardo a 9'57"5; 40. Granelli-Barsanti (Mg Zr 160) a 10'09"2; 41. Andreoli-Bonometti a 10'25"1; 42. Azzaretti-Spagnolo (Citroen Saxo Vts) a 10'51"7; 43. Pollaro-Rizzotto a 10'54"9; 44. Ronchetti-Certa (Rover 216) a 11'38"7; 45. Girardi-Girardi (Fiat Seicento) a 11'51"7; 46. Foppiani-Foppiani (Peugeot 106) a 13'03"2 (gli altri su Suzuki Swift).

REGIONALE TOSCANO

LUCCA

Kubica fora Lucchesi no

LUCCA - Del fuoco, al Rally Città di Lucca, avrebbero fatto tutti volentieri a meno. Perché alla vista della Skoda Fabia R5 di Rudy Michelini con il posteriore in preda alle fiamme, il pensiero è andato subito alla maledetta notte di quattro anni fa ed all'incendio costato la vita a Valerio Cateiani e Daniela Bertoneri. Una fuoriuscita di olio dal differenziale posteriore: sembrerebbe questa la causa che ha vanificato la leadership del lucchese e compromesso buona parte della vettura (sotto). A ricevere il testimone è stato il corso Paul Antoine Santoni, al vertice fino all'ultima speciale ma impossibilitato nel giungere all'arrivo a causa di un brutto incidente ad un chilometro circa dalla pedana! La sua Peugeot 208 R5 ha concluso così la cavalcata verso il successo, irrimediabilmente danneggiata nell'anteriore dall'impatto con una vettura stradale che non ha rispettato uno stop. A due speciali dalla fine era uscito di scena Ciavarella quando si trovava in seconda posizione e poco prima a farlo era stato Nicola Caldani, tra i primi a fermarsi e prodigarsi per lo spegnimento dell'incendio sulla Skoda di Michelini. Un confronto ad esclusione che avrebbe potuto regalare la vittoria al rientrante Robert Kubica con la Renault Clio S1600. A tradire il polacco è stata una foratura nella speciale conclusiva, decisiva nel relegarlo in terza posizione e ad assegnare vittoria ed onori a Gabriele Lucchesi, tornato vincente sulle prove di casa.

Gabriele Michi



STORICO

Circuito di Cremona

Resoconto della gara a pag. 71
Cremona, 23-24 luglio 2016

Assoluto: 1. Bossalini-Gerevini (Porsche 911 Rs) in 1.04'17"1; 2. Superti-Dall'Acqua (Porsche 911) a 1'25"8; 3. Lucky-Pons (Lancia Delta Int.) a 1'37"2; 4. Salvini-Tagliarferri (Porsche Rsr) a 1'53"6; 5. Rossi-Imerito (Porsche 911) a 3'22"1; 6. Volpato-Oberti (Ford Escort Rs) a 3'28"4; 7. Fioravanti-Torricelli (Ford Escort) a 3'38"7; 8. Patuzzo-Martini (Toyota Celica) a 5'10"5; 9. Bucci-Neri (A.R. Alfetta Gtv) a 6'29"1; 10. Pedretti-Rossi (Fiat 131 Abarth) a 7'56"3; 11. Delle Coste-Regis (Fiat Ritmo) a 10'18"1; 12. Grassi-Iguera (Vw Golf Gti) a 10'36"4; 13. Lo Presti-Biglietti (Porsche 911) a 13'30"0; 14. Grossi-Bertan (Mini Cooper S) a 13'48"3; 15. Parisi-D'Angelo (Porsche 911) a 14'11"7; 16. Maestri-Sponda (Lancia Fulvia) a 14'13"1; 17. Giuliani-Sora (Lancia Fulvia) a 15'59"9; 18. Simoni-Alioni (Peugeot 205) a 17'10"9; 19. Mondina-Craganz (Alpine) a 17'43"4.

RALLY REGIONALE

Lucca, 22-23 luglio 2016

Coppa Città di Lucca

Assoluto: Lucchesi-Ghilardi (Renault Clio S1600) in 47'01"1; 2. Paolinelli-Castiglioni (Renault Clio S1600) a 17"0; 3. Kubica-Szczepaniak (Renault Clio S1600) a 42"4; 4. Pierotti-Milli (Peugeot 208) a 45"6; 5. Simonetti-Manfredi (Renault Clio RS) a 1'18.5; 6. Gaddini-Carmignani (Renault Clio) a 1'27"9; 7. Villa-Berni (Renault Clio W.) a 1'43"2; 8. Santini-Gabellini (Renault Clio) a 2'13"3; 9. Lombardi-Mecon (Renault Clio) a 2'41"2; 10. Feti-Manzi (Renault Clio) a 2'43"9.

GRUPPO A

Classe 1150: 1. Oliani-Piazzini in 50'43"7; 2. Baldassari-Natucci a 33"8; 3. Bartelloni-Biagi a 55"1; 4. Melis-Demontis a 5'28"4; 5. Taccini-Orti a 5'54"7; 6. De Gaspari-Barsotti a 8'51"4; 7. Martini-Cassano a 11'17"5 (tutti su Fiat Seicento).

Classe 1400:

1. Corti-Catalano (Fiat Panda) in 51'21"3; 2. Abatecola-Cipriani (Fiat Panda) a 58"7; 3. Salani-Olivi a 2'18"0; 4. Scatena-Benedetti (Peugeot 205 Rallye) a 2'36"8; 5. Ducceschi-Riterini (Peugeot 205 Rallye) a 4'33"2; 6. Profetti-Morotti a 7'19"1 (gli altri su Peugeot 106).

Classe 1600: 1. Lenzi-Carabellese in 50'25"5; 2. Fantoni-Contado a 1'46"9; 3. "Freddy"-Lenzi a 1'52"3; 4. Lucchesi-Lucchesi a 10'31"2 (tutti su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Villa-Berni in 48'44"3; 2. Bandini-Botzari a 2'38"3; 3. Rossi-Panzani a 2'42"7; 4. Lucchesi-Matteoni a 3'28"0; 5. Violante-Pellegrini a 7'59"5 (tutti su Renault Clio).

Classe K10: 1. Nocentini-Guerretti (Citroen Saxo) in 51'22"7; 2. Salotti-Salotti (Peugeot 106) a 5'03"9.

Classe S1600: 1. Lucchesi-Ghilardi in 47'01"1; 2. Paolinelli-Castiglioni a 17"0; 3. Kubica-Szczepaniak a 42"4 (tutti su Renault Clio S1600).

GRUPPO N

Classe 1150: 1. Amoriello-Gentili in 58'27"7; 2. Ferrarini-Bertini a 10'14"3 (Fiat Seicento).

Classe 1400: 1. Favero-Perrone in 56'59"8; 2. Iacopini-Vecoli (Rover MG) a 4'07"2; 3. Iorio-Sassoli (Fiat Panda) a 7'46"9; 4. Giuliano-Marraccini (Rover MG 25) a 7'50"6; 5. Giannini-Cappai a 18'00"4 (gli altri su Peugeot 106).

Dovesicorre

VELOCITÀ

30-31 luglio

GP GERMANIA

Mondiale F1 a Hockenheim

www.autosprint.it

GP2

7° round a Hockenheim

www.gp2series.com

GP3

5° round a Hockenheim

www.gp3series.com

INDYCAR

12° round a Lexington

www.indycar.com

NASCAR

Sprint Cup a Pocono

www.nascar.com

FIA F3

7° round a Spa

www.fiaf3europe.com

BLANCPAIN ENDURANCE

4° round a Spa

www.blancpain.com

SUPER TROFEO LAMBORGHINI

4° round a Spa

www.squadracorse.lamborghini.com

SALITA

30-31 luglio

ADAC GLASBACHRENNEN

Cem - Bad Liebenstein

www.glasbachrennen.de

RALLY

29-31 luglio

RALLY DI FINLANDIA

Mondiale Rally a Jyväskylä

www.wrc.com

RALLY VALLI VESIMESI

RallyDay - Vesime

www.rallyvallisvesimesi.it

VALLI DEL PINOT

RallyDay - Stradella

www.acipavia.it

HISTORIC RAAB

Storico - Castiglione dei Pepoli

www.raabevent.com

Classe 1600: 1. Puccetti-Garavaldi (Citroen Saxo) in 51'43"1; 2. Bozzoli-Andreini a 46"7; 3. Angilletta-Giacomelli a 47"9; 4. Rizzoguerzoni a 2'13"6; 5. Lonzi-Ercoli a 3'29"6; 6. Santalucia-Pazzagliani a 3'34"7; 7. Baldacci-Badinelli a 6'27"2; 8. Bucci-Cintolesi a 6'36"1 (gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Lombardi-Mecon in 49'42"3; 2. Feti-Manzi a 2"7; 3. Lunardini-Lunardini a 50"0; 4. Lombardi-Marchi (Opel Astra) a 59"5; 5. Pardini-Valenti a 4'54"9; 6. Gorini-Musolesi a 5'49"2; 7. "Kat7"-Tenca a 5'58"3 (gli altri su Renault Clio).

GRUPPO R

Classe R1A: 1. Silvestrelli-Bagattoni (Suzuki Swift) in 1.08'11"0.

Classe R2B: 1. Pierotti-Milli (Peugeot 208) in 47'46"7; 2. Fanucchi-Giorgi a 2'26"4; 3. Della Maggiora-Bonuccelli (Peugeot 208) a 5'10"4; 4. Menegol-Favali a 7'17"2; 5. Cadelano-Colliodi a 7'39"4; 6. Fratta-Giannini a 10'22"0; 7. Della Maggiora-Barsotti (Peugeot 208) a 12'30"6 (gli altri su Renault Twingo).

Classe R3C: 1. Simonetti-Manfredi in 48'19"6; 2. Gaddini-Carmignani a 9"4; 3. Santini-Gabellini a 54"8; 4. Pinelli-Tricoli a 3'13"2; 5. Calamari-Pelli a 3'50"6; 6. Chiarani-Gallorini a 3'52"9; 7. Ieraci-Bertagna a 4'24"5 (tutti su Renault Clio).

Classe R3T: 1. Perna-Favali (Fiat Abarth 500) in 53'33"5.

Classe RSTW16P: 1. Santini-Mazzetti (Mini Cooper) in 51'33"1.

SALITE CIVM

54° Svolte di Popoli

Resoconto della gara a pag. 76

Popoli (Pe), 23-24 luglio 2016

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zyteck) in 6'08"12; 2. Scolla (Osella Fa30 Zyteck) a 7"34; 3. Magliona (Norma M20 Fc Zyteck) a 8"12; 4. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 22"28; 5. Zardo

(Lola B99/50 Zyteck) a 23"59; 6. Cubeda (Osella Pa2000 Honda) a 27"96; 7. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 49"41; 8. Bottura (Osella Fa30 Zyteck) a 1'00"89; 9. Cassibba (Tatuus FMaster) a 1'03"11; 10. Vellei A. (Gloria C8P Suzuki) a 1'05"55.

Classifica dei gruppi.

Racing Start: 1. Luzzi (Mini Cooper) in 8'48"45; 2. Pezzolla (Mini Cooper) a 0"04; 3. Montanaro (Mini Cooper) a 3"15; 4. Angelini (Renault New Clio) a 5"78; 5. Scappa (Renault News Clio) a 12"62.

Gr.N: 1. Biccio (Mitsubishi Lancer Evo) in 8'19"57; 2. Errichetti (Peugeot 106) a 23"51; 3. Marino (Peugeot 106) a 37"21; 4. Gernima (Peugeot 106) a 50"42; 5. Di Domizio (Citroen Saxo) a 52"17.

Gr. A: 1. Petrocco (Subaru Impreza Wrc) in 7'58"63; 2. D'Amico (Renault Clio) a 24"13; 3. Tinella (Peugeot 106) a 25"82; 4. Di Giambattista (Citroen Saxo) a 27"49; 5. Titi (Peugeot 106) a 1'01"36.

E1-E2S: 1. Dondi (Fiat X1/9) in 7'23"44; 2. Tancredi (Bmw Cosworth) a 25"01; 3. Sambuco (Renault New Clio) a 28"06; 4. Sbröllini (Lancia Delta Evo) a 31"65; 5. Aragona (Peugeot 106) a 32"45.

Gt: 1. Peruggini (Ferrari 458) in 7'29"23; 2. Gaetani (Ferrari 458 Challenge) a 7"37; 3. Cannavo (Lamborghini Gallardo) a 29"66; 4. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) a 36"71; 5. Mauro (Porsche 997) a 1'10"59.

Cn: Lombardi in 6'57"53; 2. Manzoni (Osella Pa21/S) a 48"39; 3. Pedetti (Norma M20 Fc) a 2'27"19; 4. Dell'Aquila (Osella Pa21/J) a 3'44"53.

E2Sc: 1. Faggioli in 6'08"12; 2. Magliona a 8"12; 3. Fattorini a 22"28; 4. Cubeda a 27"96; 5. Pezzolla V (Osella Pa21 JrB Bmw) a 1'16"60.

E2Ss: 1. Scolla in 6'15"46; 2. Zardo a 16"25; 3. Bottura a 53"55; 4. Cassibba S. a 55"77; 5. Vellei A. a 58"21.



italiana, l'Alfa Romeo Giulietta TI del 61, a differenza delle mie due precedenti affermazioni alla Coppa d'Oro delle Dolomiti conseguite con una Porsche Speedster prima e una Bmw 328 poi. Questo successo assume maggiore importanza perché conquistato su una macchina che non guido abitualmente, visto che la mia macchina ha subito un guasto durante una recente manifestazione. Questo weekend è stato ottimo - ha continuato Mocerì - abbiamo condotto la gara praticamente dall'inizio, l'organizzazione è stata perfetta.



Rivolgo un ringraziamento alla mia scuderia Loro Piana Classic ed al mio navigatore Daniele Bonetti con cui c'è un ottimo affiatamento». Questo successo segue di pochi mesi il trionfo conseguito da Mocerì e Bonetti su Fiat 508 C del 1939 a Palermo in occasione della centesima edizione della Targa Florio.

La conclusione dell'evento è l'occasione per il Presidente del Comitato Organizzatore, Alessandro Casali, di fare un bilancio di questa edizione della Coppa d'Oro: «Una Coppa d'Oro sempre più internazionale e sempre più appassionante. La macchina organizzativa ha funzionato e il grande successo è dato dalla soddisfazione dei nostri partecipanti, molti dei quali hanno già prenotato la loro presenza per la settantesima edizione dell'anno scorso».

Al termine della gara anche il Presidente dell'Acì, Angelo Sticchi Damiani ha rilasciato alcune dichiarazioni: «Quattro anni fa noi dell'Automobile Club d'Italia - ha aggiunto Sticchi Damiani - abbiamo pensato che non potessimo esimerci dal sostenere il collezionismo di auto storiche. Vorremmo rompere certe situazioni e pensiamo che i collezionisti non debbano pagare per il riconoscimento di un diritto. Acì Storico deve essere il punto di riferimento dei collezionisti. Grazie ad Alessandro Casali abbiamo avuto una edizione della Coppa d'Oro ricca di emozioni».

In occasione della Coppa d'Oro delle Dolomiti 2016 i concorrenti hanno potuto apprezzare ed usufruire di una app dedicata realizzata dalla Digitech Timing S.r.l. e sviluppata in ambiente Apple. Applicazione che ha riscosso molto successo tra i concorrenti.

Durante la gara è stato assegnato a Giordano Mozzi il premio Adrenaline 24 H destinato al vincitore della classifica delle prove notturne di venerdì sera. ●

Show ad alta quota

MOCERÌ E BONETTI SU GIULIETTA T1 DEL 1961 CONQUISTANO L'EDIZIONE 2016 DELLA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

Si è chiusa la Coppa d'Oro delle Dolomiti 2016. Ad aggiudicarsela, è stato l'equipaggio formato da Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti su Alfa Giulietta T1 del 1961 seguito da Luca Patron e Massimo Raimondi su Mg Supercharger del 1933 e da Leonardo Fabbri e Vincenzo Bertie-

ri su Volvo Amazon 122 del 1961. È stata una due giorni di gara molto tirata lungo le strade dolomitiche che ha visto una lotta al vertice con continui scossoni in classifica. «Sono particolarmente contento di questo successo - ha dichiarato Mocerì - perché conseguito su una macchina

GRANDE HAPPENING IN UNO SCENARIO FANTASTICO

Ancora una volta la Coppa d'Oro delle Dolomiti è stato un grande happening incastonato in uno scenario fantastico. Sopra nella foto piccola Mocerì vincitore dell'edizione 2016





SUTTON-IMAGES.COM

UN NOSTRO AFFEZIONATISSIMO LETTORE MEDITA L'ADDIO...

Una delusione da Circus

Sono un lettore di Roma cinquantottenne, che dall'età di 15 anni ha due passioni. La musica e la Formula 1. Compro la vostra rivista dal 1973 e pensi che solo da una quindicina di anni, per problemi logistici, rilego anno per anno tutte le pagine riguardanti la F.1.

Sono pazzo, eh? Sì, forse. Purtroppo però ho deciso di finire con questo sport e purtroppo anche con la vostra bella pubblicazione. Perché?

Ecco, mi spiego. Sul vostro ultimo numero leggo che il 18 e il 19 di questo luglio ci sarà una sessione di prove della Red Bull a Vallelunga delle nuove coperture in ottica 2017.

Gasatissimo, telefono a Vallelunga per avere conferma e con molta delusione apprendo che sì, il test c'è, ma che purtroppo è a porte chiuse.

Premesso che essendo un test valido per tutti i team e in ottica 2017 non ci dovrebbe essere nessuna paura di spionaggio, ammesso che un appassionato possa fare spionaggio.

Beh, io a questa ennesima prova di riluttanza verso il pubblico ho deciso che è troppo. Già mi vedevo lì, seduto con i miei panini, a respirare gli odori, a vedere le auto sfrecciare dopo la curva Roma e a sentire il rombo dei motori spinti al massimo.

Già mi capitò di assistere a un test Williams e Bar una decina

di anni fa sempre a Vallelunga e anche quella volta c'erano gli schermi a coprire le auto nel box.

Ma che deve fare un appassionato come me che ora per i prezzi vertiginosi non può più assistere ai Gp e che si accontenterebbe di vedere un semplice test vicino casa sua? Ho visto circa 20 Gp negli anni passati e anno dopo anno le cose si facevano sempre più difficili per il pubblico. Sono davvero deluso. Ho casa piena di cose riguardati la F.1 e credo che venderò tutto. Amo la musica ma pur non essendo un fan

UNA DOVUTA PRECISAZIONE

A proposito di Bandini

Su As 29 nel servizio sulla premiazione di Max Verstappen a Brisighella, in un attimo di disattenzione è stato fatto riferimento all'incidente che provocò lesioni rivelatisi mortali a Lorenzo Bandini, nel Gp di Monaco 1967, indicando erroneamente il mare, quando invece come noto fu l'impatto della Ferrari contro le barriere a provocare l'incendio che fu fatale. Ci scusiamo coi lettori e i familiari di Bandini

Un test privato a porte chiuse di Gasly con la Red Bull ha colmato la misura per un nostro lettore...

di Springsteen lo ammira. Lei si chiederà perché dico ciò.

Premesso che a livello di business lui valga molto più di tanti team, non fosse altro che lui è un singolo. Ma dico questo perché è successo che quando fece un concerto a Roma, dopo aver suonato per quasi 4 ore, si è recato a Trastevere per cenare con il suo staff e nel ristorante ha inscenato un mini concerto, e nemmeno tanto mini perché è durato quasi 2 ore, per le persone ospiti del ristorante.

(...) Ovvio che non ho nulla contro il vostro settimanale che anzi dà spazio a queste lamentele, ma mi piacerebbe che, invece di finire nelle ultime pagine, ove mai venga presa in considerazione questa mia lettera, fosse messa molto più in risalto.

Spero che quello che faccio io da oggi lo facciano in tanti per far capire ai soliti capi della F.1 che così questo sport può solo finire e che le corse se le faranno tutte a porte chiuse.

Scusatemi ancora per lo sfogo.

Gianluca Piccirilli

Guardi, il significato profondo del suo sfogo è comprensibilissimo e proviene, lo si capisce bene, da un vero appassionato quale lei è. Col senno di poi non le dispiacerà tanto d'essersi perso il rookie Gasly in un test gomme, ma il suo vuole essere un discorso più articolato sul trattamento del race fan e soprattutto sulla consonanza di questa F.1 rispetto alle aspettative della gente.

In effetti certe distanze abissali che separano il Circus dal popolo dei tifosi, se rapportate al comportamento da lei citato di Bruce Springsteen, fanno davvero riflettere... Eppure, non disper, non getti tutto a mare, porti pazienza, perché il suo patrimonio di ricordi e sensazioni non può e non deve finire disperso nel nulla, a causa di un motivatissimo senso di malessere. Una passione vera, a tutti i livelli, non si comanda col bottone. Si può interrompere, sì, può conoscere alti e bassi oltre a patire delusioni, ma prima o poi torna e riesplode. Succederà anche a lei.

Un caro saluto e a presto.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Alberto Sabbatini
a.sabbatini@autosprint.it

Vice direttore
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
051.62.27.226

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
051.62.27.220

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
051.62.27.227

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi
Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo,**
Alberto Crippa, Mario Chiarappa
Fotografie: **Sutton-Images.com,**
Massimo Bettiol,
Getty Images, Oliver

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Tecnica: **Craig Scarborough**
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi,**
Gianni Cogni, Massimo Costa,
Beppe Donazzan, Alfredo Filippone,
Alessandro Gargantini, Marco Giordo,
Martin Holmes, Fiammetta La
Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese,
Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani,
Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco
Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio
Volitini, Alex Zanardi
Statistiche: **Michele Merlini**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Lito Cavalcanti, Adriano Cimarosti, Andrew Cotton, Sara Ferranti, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **IN MOTO**

AM **QUERIAMO SPORTRIO** **<Cotto e mangiato>** **SPORT STYLE**

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.

Abbonarsi è semplice e veloce!



Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.93.38.79.68. Per pagamenti con carta di credito
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it
L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2016.

MI ABBONO
PER UN ANNO A

**AUTO
SPRI
NT**

AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00



Mitjet



DIVERTENTE

**VERA AUTO
DA CORSA**

**BUDGET
LIMITATO**

**CIRCUITI
IMPORTANTI**



VIENI A PROVARE LA MITJET!

2.0L

220CV

760KG

TRAZIONE POSTERIORE

CAMBIO SEQUENZIALE



CALENDARIO MITJET ITALIAN SERIES 2016

23-24 APRILE	ADRIA
07-08 MAGGIO	MISANO
11-12 GIUGNO	RIJEKA
02-03 LUGLIO	MONZA
03-04 SETTEMBRE	MUGELLO
24-25 SETTEMBRE	VALLELUNGA



INFO: www.mqcorse.it - info@mqcorse.it - 348 | 0193121



GARMIN



RECARO

