

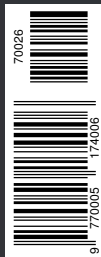
L'IMPRESA STROLL SALE SUL PODIO E CHIUDE LA BOCCA AGLI SCETTICI

AUTO SPRI NT

n. 26

Anno LVI Settimanale 27 giugno-3 luglio 2017

3 Euro (Italy only)



70026
9 770005 174006
Post Italian SpA - P.I. - 01.832000 (com. n. 84200) art. c.1.03 Bologna



GP AZERBAIJAN

Dispetti, ruotate, falli di reazione. Il dualismo **Vettel-Hamilton** rompe gli indugi. Sul cittadino di **Baku** nessuno è al di sopra di ogni **sospetto**. E così va a **Ricciardo** la vittoria in uno dei Gp più folli della storia dove la sfida **Mercedes-Ferrari** tocca un punto di non ritorno. **Seb** (4°) va a **+14** da **Lewis**. Ma fra i due **niente sarà più** come prima

F.1 ALZO AZERO





PETRONAS SYNTIUM

**FIGHTS EXCESSIVE
ENGINE HEAT**

PETRONAS Syntium con tecnologia °CoolTech™
Per esaltare le prestazioni del motore anche
in condizioni estreme.

Per saperne di più, visitate il sito www.pli-petronas.com/petronas-syntium



Fluid Technology Solutions Developed For



**AMG
PETRONAS
MOTORSPORT**

www.pli-petronas.com

Trovi SYNTIUM presso la tua Officina PETRONAS più vicina



Seb-Lewis fine di un (finto) amore

Sul cittadino di Baku non c'è nessuno al di sopra di ogni sospetto. In uno dei Gp più pazzi della storia a decidere molto, anzi tutto, c'è una manovra che divide le opinioni e getta benzina sul fuoco di un duello fin qui al marzapane. Vince Riccardo, godono Bottas e Stroll. Ma soprattutto si accapigliano come due camionisti sull'autostrada del Brennero Lewis Hamilton e Sebastian Vettel. Dispetti e falli di reazione. Benvenuti al punto di non ritorno nel super-duello Mercedes-Ferrari, Lewis Hamilton-Sebastian Vettel. Ora che le tanto invocate ruotate hanno lasciato il segno siamo alla fine di quella che a volte era sembrata come una luna di miele tra il britannico e il tedesco. A iniziare dal prossimo Gp d'Austria niente sarà più come prima tra Seb e Lewis dopo quella frenata fin troppo vigorosa (sicuramente molto sospetta) del pilota Mercedes e la tamponata con annessa ruotata del pilota Ferrari poi punito per guida pericolosa con un drive through di 10" e sanzionato con tre punti sulla superlicenza del ferrarista, che se da una parte incrementa i punti di vantaggio da leader del campionato del mondo (portandosi a + 14 su Lewis), dall'altra vede schizzare a quota 9 i punti persi sulla sua patente col regolamento che prevede una gara di squalifica nel caso un pilota raggiunga quota 12 punti di penalizzazione nell'anno solare. Una bella spada di Damocle sulla testa del ferrarista al quale il sangue è andato al cervello davanti al dispetto del rivale nella corsa al titolo Piloti. Un Gp folle quello in Azerbaijan, uno dei più folli nella storia della F.1 in cui è sem-

brato di assistere a una scena da rientro domenicale in autostrada. Una di quelle domeniche in cui tu fai i fari a quello davanti che rallenta non si sa perché e per come. Quello frena apposta e tu gli cambi i connotati al paraurti posteriore e poi col sangue che ti ribolle nelle vene lo affianchi, ti incazzi, lo guardi e sterzi verso di lui con tutta la rabbia che hai in corpo. Roba da ritiro della patente sulle strade di tutti i giorni. Roba che è costata un Gp e 3 punti sulla superlicenza di Sebastian che ha avuto una reazione molto latina a quello che ha ritenuto essere un dispetto da parte di Lewis. «Hamilton ha frenato un paio di volte, anche in Cina accadde qualcosa di simile. Il problema è che se facevo fatica a stargli dietro io che ero secondo, immaginate quelli che erano dietro di me. Non si fa semplicemente così e non so perché io ho preso la penalità. Ma è successo e sono arrabbiato. Quello che Lewis ha fatto è pericoloso per chi era dietro. Lui ha danneggiato la mia ala, io il suo fondo, e semplicemente non si fa così», ha detto Vettel. «Riguardo all'incidente con Vettel non ho una vera e propria risposta. Tutti hanno visto quello che è successo, per cui credo che non ci sia bisogno di parlarne. È chiaro quello che è accaduto. Posso solo dire che Vettel non ha avuto un comportamento adeguato a un 4 volte campione del mondo. Non si è comportato in un modo corretto ma è andata così», ha sottolineato Lewis mentre intorno gli stati-maggiori di Mercedes e Ferrari non se le mandavano a dire. Si invocavano le ruotate. E ora non mancano più neanche quelle. ●

FORMULA UNO

- 8** GP AZERBAIJAN IL COMMENTO
- 16** GP AZERBAIJAN BOTTAS
- 17** GP AZERBAIJAN LA TECNICA
- 20** GP AZERBAIJAN STROLL
- 22** GP AZERBAIJAN GLI OSCAR DI AS
- 26** GP AZERBAIJAN FORCE INDIA
- 28** GP AZERBAIJAN TORO ROSSO
- 30** GP AZERBAIJAN ALONSO
- 32** GP AZERBAIJAN VISTO CON DALLARA
- 34** GP AZERBAIJAN Paddock
- 36** GP AZERBAIJAN TABELLONE

VELOCITÀ

- 40** F2 LECLERC
- 42** INDYCAR DIXON
- 44** WTCC MONTEIRO
- 45** BLANCPAIN BENTORNATA BENTLEY
- 46** LAMBORGHINI PAUL RICARD
- 48** LF4 ITALIA VALLELUNGA
- 50** CARRERA CUP VALLELUNGA
- 52** TCS VALLELUNGA
- 55** FERRARI CHALLENGE BUDAPEST
- 56** LOTUS CUP MONZA

STORIE

- 66** ULLRICH TURISTA
- 69** DEMPSEY RACE ANATOMY

RALLY

- 60** WRC VERSO LA POLONIA
- 62** CiWRC MARCA
- 65** TER YPRES
- 65** STORICI BIELLA

domenicaserà



GP
AZERBAIJAN
LA GARA
IN UN CLIC





Ricciardo rapace di stupirci

Poi ci sono Gran Premi strani nei quali ostinarsi a parlare di fortuna è da scemi. Cioè, una volta di buonasorte puoi pure averne, per carità. Magari due. Dai, facciamo due e mezzo, in una carriera intera. Ma se in piena era turboibrida, quasi monopolizzata dalla Mercedes, in tre stagioni e mezzo Daniel Ricciardo su Red Bull vince cinque volte portando al successo la mai irresistibile power unit Renault, siamo sicuri sia cieca, pura e semplice casualità? Possibile che tutte le volte in cui le Mercedes accusano guai o rovesci, e con loro pure le Ferrari - visto che adesso siamo in regime di diarchia -, ci sia lui e sempre lui, lì, a due centimetri dalla linea di porta, a sospingere la palla in rete col sorriso smagliante, intento nel più freddo e beffardo dei tapin, svagato e felice come chi apparentemente c'è riuscito quasi senza fatica né grosso merito? No, qui e ora non si vuol certo dire che quando il culo è sistematico diventa classe. Tutto il contrario, piuttosto. La verità è che quando la classe è sistematica, c'è il rischio di sbagliarsi e scambiarla per semplice culo. Perché stare lì come un predatore implacabile - tipo l'avvoltoio sulla spalliera di Panariello quando fa Pio Bove il Macellaio -, in F.1 è la cosa più difficile che ci sia. E lui ne è specialista puntuale e seriale, ma in modo solare, meritevole, capace, intelligente e onesto. Tanto da far chiudere in bruttezza la permanenza di Vettel alla Red Bull nel 2014, battendolo a parità di macchina, anche se il team ormai tifava e remava verso Daniel come il più incallito degli ultras. Piuttosto, a ben guardare, a oggi il Beviscarpetta dalla sorte ha subito più furti che regali. Tipo il detrito preso in Cina lo scorso anno, che gli fa esplodere una gomma mentre è in testa alla grande, o la tattica volutamente tesa a farlo perdere in favore di Verstappen, in Spagna, sempre l'anno scorso, bissata dall'harakiri del solito muretto Red Bull, a Montecarlo. Poi, certo, a Sepang 2016 Rosberg è nei guai, Hamilton rompe giocandosi il mondiale e Mister Sorriso, lo specialista del sorpasso controfintato, arieccolo, è lì, pronto a infilarli tutti come tordi. La sporca verità è che a vincere quando hai la macchina migliore di tutte le altre sono capaci in diversi. Ma vincere quando parti ignorato dai pronostici e mezzo cotto, a oggi è possibile solo se ti chiami Ricciardo Daniel, di anni quasi ventotto.

Mario Donnini

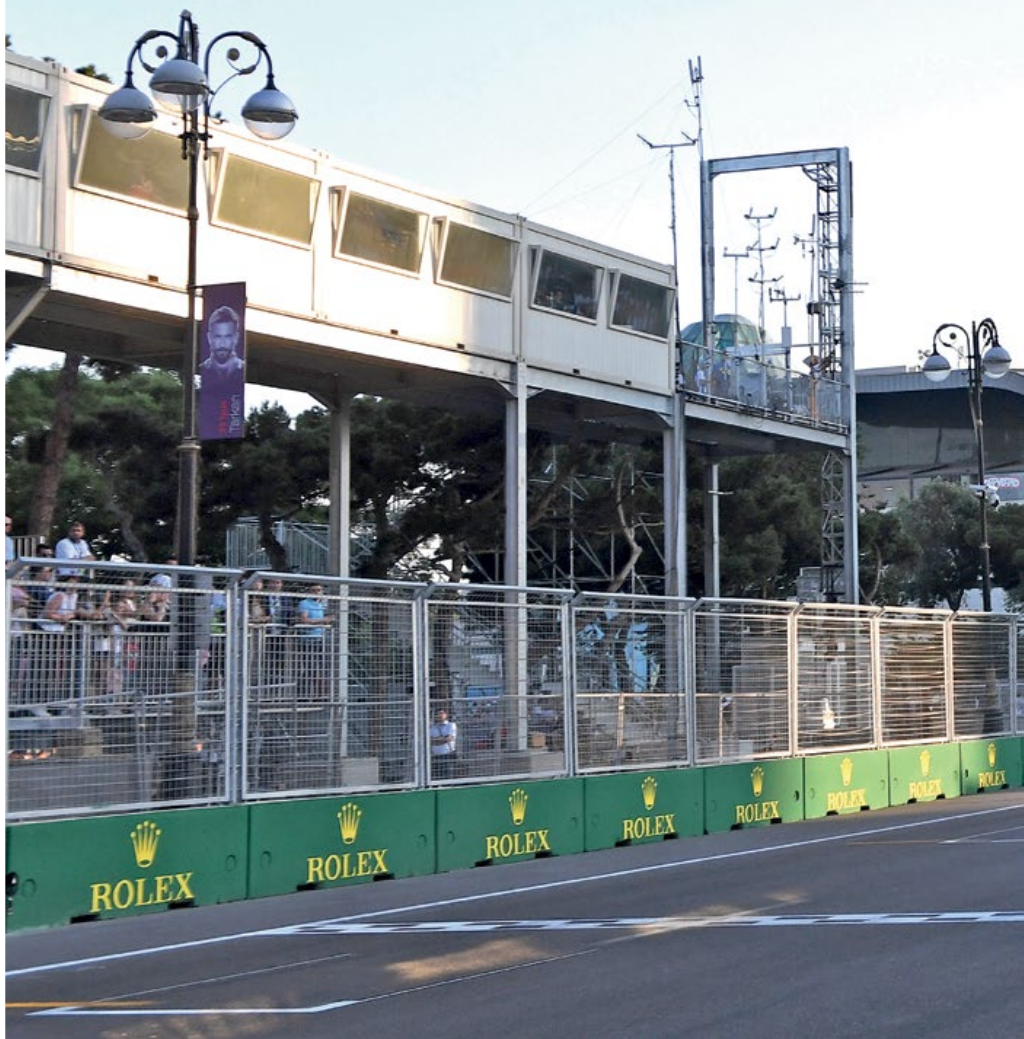


di Pino Allievi

Sognatore alla gio

Trovo un giorno un amico della Bassa padana che non vedevo da tempo e, a bruciapelo, mi chiede come stia Ricciardo. Rimango sbalordito, sapendo che non sa nulla di corse, semmai è uno dei milioni di esperti di calcio, tifoso del Milan, con una professione (commercialista) che gli toglie il tempo di andare allo stadio ma lo ripaga con un abbondante benessere. «Perché mi chiedi proprio di Ricciardo?». «Perché è l'unico pilota di Formula Uno che abbia visto in vita mia. L'ho incontrato quando era un ragazzino e aveva come base Vidugulfo e dintorni, correva in qualche categoria minore. Mi venne presentato in un bar. Bevemmo una bibita e il barista mi disse: guardalo bene, questo qui diventerà campione del mondo e tu dovrai un giorno amministrare i milioni di euro che guadagnerà. Era un bambinotto, Ricciardo: a proposito, come si chiama di nome? Perché per me Ricciardo è un po' come dire Riccardo...».

Questo racconto surreale parte dalle zone di nebbia che erano care a Gianni Brera. Terre umide di riserve di caccia, di Bonarda e Gutturmo, di autunni rintanati in qualche trattoria dove alle 4 di pomeriggio è già buio. Ricciardo è "nato" nella Bassa, dove la gente di una volta, non avendo niente, emigrava. E lui è figlio di emigranti italiani approdati nientemeno che in Australia. Dieci anni fa, Daniel disputò - facendosi notare parecchio - il campionato italiano di Formula Renault con la scuderia RP di Motorsport. Che aveva, e ha, la sua base nella Bassa padana. Quelle gare brillanti gli spianarono subito l'ingresso nel Red Bull Junior Team. Poi sappiamo tutti com'è finita, con la bella storia che domenica è stata segnata da un altro trionfo, il quarto, proprio quando nessuno se lo aspettava. La Red Bull, scomparso Verstappen per il solito problema al motore, era rassegnata a guardare dai box la corsa degli altri. Perché nel frattempo Ricciardo, a causa di un detrito penetrato nei freni, si era dovuto fermare subito ed era scivolato indietro, mentre davanti la posta in palio più alta se la gio-



**CORSA PAZZESCA,
MI SONO RITROVATO
IN 17ESIMA PIAZZA
COSÌ MI SONO
TENUTO FUORI DAI
GUAI E HA PAGATO...**

DANIEL RICCIARDO



cavano, come al solito, Ferrari e Mercedes (o viceversa).

Nessuno, dopo dieci giri, poteva però immaginare che da quel momento in poi ci sarebbero stati i fuochi d'artificio, con i primi che si sarebbero tolti di mezzo con le proprie mani: Vettel penalizzato da uno scatto di nervi ingiustificabile con relativa punizione, Hamilton dall'incredibile fuoriuscita della protezione per la testa - cosa mai vista prima nelle corse! - che lo ha obbligato ad una sosta in più ai box. Ed ecco che quando si è tolta di mezzo la terza Safety Car, in cima alla classifica è spuntato lui, Daniel Ricciardo, con la Red Bull più "umana", non quella (di Verstappen) che aveva destato tanta sen-

rnata

RITRATTO SPIAZZANTE MA FEDELE DI DANIEL RICCIARDO, RAGAZZO SIMPATICO E VELOCISSIMO CHE VINCENDO A BAKU HA SALVATO LA STAGIONE DELLA RED BULL



SUTTON-IMAGES.COM

sazione e tanti sospetti nelle prove. Che Ricciardo sia un simpaticone è risaputo, anche se la gag dello champagne nella scarpa - Liberty Media dovrebbe dirgli due paroline - ha fatto venire il vomito a centinaia di milioni di spettatori. Ma Ricciardo è anche un vero duro, uno che sa approfittare come pochi delle situazioni imprevedibili che possono presentarsi. E così, a Baku ha fatto uno scherzo micidiale a tutti, presentandosi per primo sotto la bandiera a scacchi. È stato bello vedere poi i volti increduli dei suoi meccanici, di Christian Horner, di Helmut Marko, che lo applaudivano sotto il podio.

Sembra impossibile, però in Azerbaijan ha vinto persino la Renault, che dà i motori alla Red Bull ed

L'ITALO-AUSTRALIANO TRIONFATORE INATTESO

Chi se lo sarebbe mai aspettato di vedere Daniel Ricciardo su Red Bull a motore Renault tagliare il traguardo per primo nel rissoso, irascibile e carissimo Gp di Baku? Eppure le cose sono andate proprio così...

è sempre una scommessa se resistano o meno, se i cavalli ci siano oppure no. Domenica sono riusciti a farcela, hanno vinto i cavallini parigini. Ed è bello anche per questa industria un po' confusa e non sempre gestita da buone mani (ricorda, nelle corse, l'Alfa Romeo dell'Iri...) ma comunque tenace nella sua costante presenza in F.1, con l'obiettivo ambizioso di tornare ai fasti antichi, se ne sarà capace. Il trionfo del trio Ricciardo-Red Bull-Renault è la dimostrazione metaforica di come nella vita bisogna sempre sperare perché nulla è mai regalato e non definitivamente perso. Poi, in condizioni normali, la Red Bull edizione 2017 non si è ancora dimo-

DOPO UNA GARA PARTICOLARE COME QUESTA, NEL GIRO D'ONORE ERO QUASI INCREDULO E RIDACCHIAVO...

DANIEL RICCIARDO

”

ta una squadra in grado di lottare davvero per il successo. Ma questo è un altro discorso.

Ricciardo ha un mantra: «Credo molto in me». È la sua forza. Un pilota che regala poco, che sa tenersi spesso fuori dai guai della prima curva, che sa attendere in un ambiente in cui tutti hanno fretta e ogni curva è l'ultima della vita. Non possiede il tocco magico di Verstappen,

che in qualche modo ha calmierato meriti e prodezze del compagno. Però ha un carattere più tranquillo, guarda avanti, vede la corsa, sa come comportarsi in ogni momento. E quando deve sorpassare è fulminante, imprevedibile. D'accordo, con tre giri in più, forse a Baku avrebbe vinto un altro. Ma che conta? Nel momento giusto è stato lui a spuntarla in un giorno in cui qualche aiutino della fortuna lo ha compensato di tanti momenti da depressione.

L'essere stato vicino a Marco Zecchi, ex-Ferrari, suo primo manager, lo ha aiutato e vedere le cose con un tantino di distacco e un po' di indispensabile ironia. Zecchi modenese, lui siculo-calabro nato a Perth, dove alle 3 di pomeriggio chiudono uffici e negozi perché ci si riversa al mare a fare le regate. Ma Daniel alle barche non ha mai pensato, preferiva restare a casa a guardarsi i canali tv che trasmettevano corse americane, gare di moto, cianfrusaglie di motori. Un ragazzo con pochi fronzoli nella testa, pulito, determinato. E capace di sacrifici avendo ben chiara la meta finale.

Bello ciò che ha detto dopo il successo: «Nel giro d'onore ero così incredulo che stavo ridacchiando». E' lui, proprio lui. Che raggiungerebbe il colmo della felicità se riuscisse, un giorno, a guidare la Ferrari. Ma Vettel è un buon deterrente e, avendolo già avuto accanto, difficilmente ne appoggerà mai la candidatura. Però Maranello non è un'ossessione, solo una fantastica prospettiva per un pilota nelle cui vene scorre sangue italiano. Nell'attesa, si consola con altri prodotti tipici dell'Italia che lui adora: il gelato, la pasta, la pizza. Tuttavia sino a questo momento il bilancio della Red Bull nel Mondiale lo ha (parzialmente) salvato lui, il rapinatore di successi. Poi si vedrà. Vivere alla giornata, sognando in grande, alla fine paga sempre... ●



GP

AZERBAIJAN

IL COMMENTO



di Giorgio Terruzzi

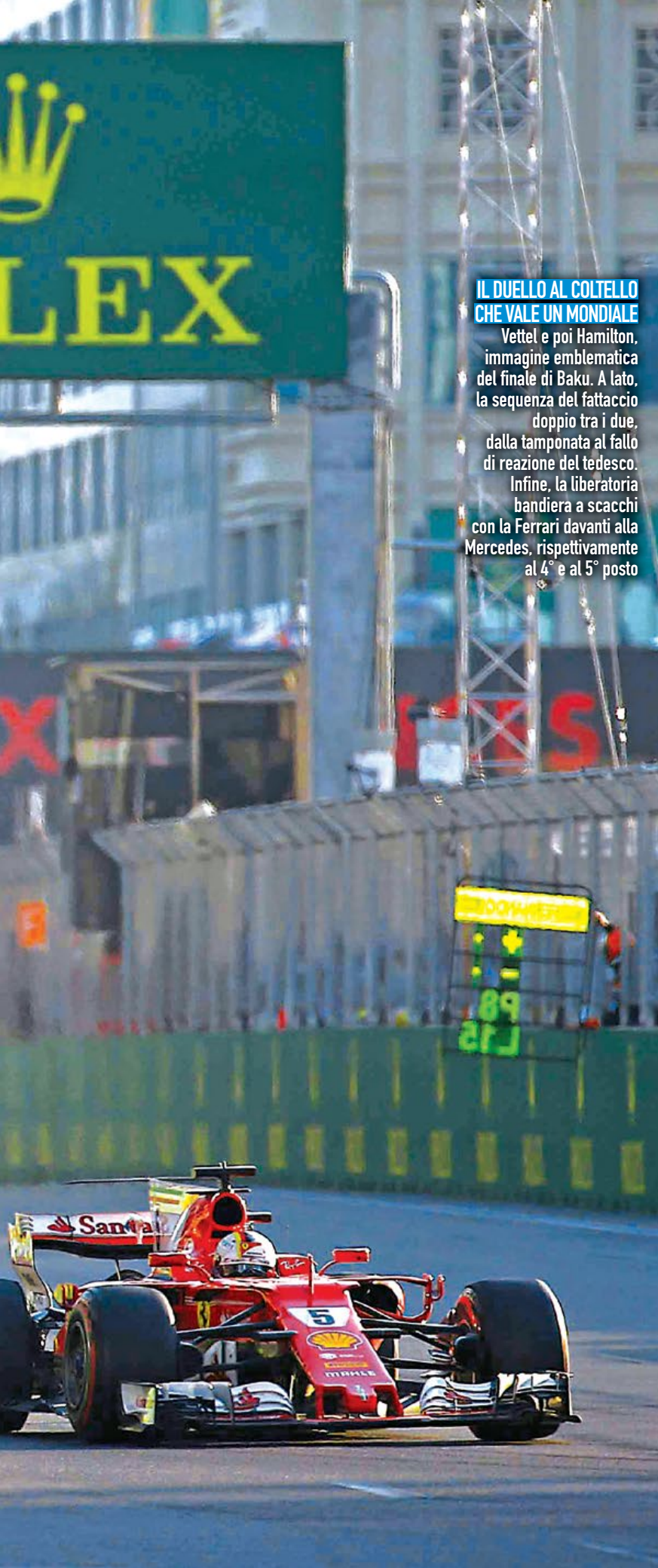
ROLEX

RO

Bentornata **ferocia**

BASTA MIELE E FRASINE CARINE. LA F1 RISCOPRE LE RIVALITÀ ATAVICHE
E LOTTE ANCESTRALI. VINCE RICCIARDO MA ORA È SEMPRE PIÙ
LEWIS VS SEB. SENZA SCONTI, SENZA PIETÀ. COME USAVA AI VECCHI TEMPI





IL DUELLO AL COLTELLO CHE VALE UN MONDIALE

Vettel e poi Hamilton, immagine emblematica del finale di Baku. A lato, la sequenza del fattaccio doppio tra i due, dalla tamponata al fallo di reazione del tedesco. Infine, la liberatoria bandiera a scacchi con la Ferrari davanti alla Mercedes, rispettivamente al 4° e al 5° posto



GETTY IMAGES

Finalmente siamo ai ferri corti. Dopo una quantità di "prego si accomodi", di salemelecchi, di complimenti al miele, di aria fritta e finta. Hamilton e Vettel? Contro, come prima, ma con una ferocia adeguata ai grandi duelli della storia motoristica, svelata secondo modalità curiose. Già perché la prima scazzottata tra i due reucci della pista è avvenuta quando in pista i giochi erano fermi, in teoria, Safety car, nello specifico, l'ennesima, lungo una pista assurda e inadeguata alla Formula Uno, al netto anche qui delle innumerevoli stupidaggini relative a Baku, l'Azerbaijan, i grattacieli e la vista mare.

Dunque? Cosa è accaduto? Un colpo di freno. Una tamponata. Una speronata. Qui si sprecano e si sprecheranno le interpretazioni, le analisi di parte. È stato scorretto Gino? Sino a che punto? È stato ingenuo Sebastian? Forse. In ogni caso Hamilton era davanti, con una serie di libertà connesse al ruolo (peraltro guadagnato in pista), provvisto come sanno anche i sassi di quella malizia che sta nell'ambizione, nella determinazione. Ha frenato. E l'altro l'ha toccato. Perdendo, come capita a Vettel un po' troppo spesso quando il fumo prende un giro sgradevole, il controllo dei nervi. Sbam. Un fallo di reazione plateale e punito ovviamente dalla direzione corsa.



TROVI PIÙ
RIVISTE
GRATIS

FREEMAGS.CC



È stato come al solito cinico e onesto Niki Lauda commentando il fattaccio, con tanto di riferimenti alla circolazione stradale che ha regole perentorie su chi tampona (attribuendo peraltro la colpa a Bottas sul tema-collisione con Raikkonen, in avvio); è stato commovente o comico - dipende ai gusti - Marc Genè quando ha ipotizzato che il volante di Sebastian si fosse mosso da solo, generando la speronata. Non importa. Piuttosto, abbiamo capito che tra i due qualcosa si è rotto e, come diceva il vecchio collega Pietro Rizzo, le cose, se non si rompono, non si aggiusteranno mai. Quindi da oggi in poi avremo a che fare con un piano di autenticità più esplicito e persino necessario, sul quale Gino e Seb si muoveranno declinando, meglio se possibile, le proprie risorse, aggressività compresa. Un clima che Hamilton conosce benissimo e che pensava di non ritrovare cambiando antagonista. Vettel, appunto, non quel carognino di Rosberg, uno che, se gli gira, ti viene addosso di proposito; uno che fa finta di andar fuori pista a Montecarlo pur di impedirti di portargli via la pole. Seee, ciao. Vettel? Dotato di una rabbia abbinata all'ambizione, all'autorevolezza, alla voglia, molto marcata. Lati oscuri compresi, come un po' tutti abbiamo potuto afferrare nei momenti più critici. Ai tempi del povero Marc Webber (Do You remember?), così come nei tempi più cupi della scorsa stagione, tipo Messico e le sue nuvole, per dire.

Del resto, chi ricorda i lati oscuri (enormi) di Nelson Piquet? E quelli di Nigel Mansell? Per non parlare di Ayrton e di Alain, oh mamma! Per non parlare di Schumi quando Villeneuve gli portò via all'improvviso la caramella, Jerez, 1997. Alta tensione per alta intensità, sin dai tempi della rivalità tra Tazio Nuvolari e Achille Varzi, fuoco e ghiaccio in costante, formidabile, implacabile opposizione.

Il problema, casomai, è indirizzare l'adrenalina per il verso più propizio. A Baku, Vettel ha promesso una vittoria probabilissima. Anche considerando la rognia di Hamilton (San Giovanni, San Giovanni...avrà urlato qualcuno, ovviamente), fermato ai box causa protezione mal fissata proprio mentre Vettel veniva bloccato per scontare la sua pena. Ed è piuttosto singolare rintracciare nella memoria una qualche somiglianza con la stizza di Valentino Rossi, (nel giorno del trionfo di vale ad Assen) nei confronti di Marquez, esplosa in Malesia due anni fa. Rabbia, ma sì, roba formidabile e cattiva, esposta in modo plateale, a costo di pagare prezzi esorbitanti.

Il fatto è che la perfezione non è reperibile tra noi umani, anche quando l'umano in questione è del tutto fuori media. Vettel che sbaglia è una parte persino coerente con il Vettel che vince. Quindi il verso del livore, persino della sconsideratezza, viene compensato con l'oro del talento, della prestazione eccelsa. Lo stesso vale per Hamilton che pure mostra una capacità maggiore di mascherare i propri eccessi, il proprio lato oscuro, appunto.

Sarà interessante vedere come entrambi porteranno avanti la loro relazione da qui in poi. Una rivalità che avrà bisogno dell'intera gamma di risorse per generare un esito finale vincente. Per togliere di mezzo un bon ton che non ha alcuna ragione di



VETTEL ARRABBIATISSIMO PER LA PENALITÀ DOPPIA

Sopra, Vettel scende di macchina arrabbiato per come sono andate le cose, ma consolato per aver tenuto dietro Hamilton. A lato, Ricciardo fa festa davanti a Bottas e Stroll. Sotto, Hamilton in pit-lane e, nell'altra pagina, il rabbuiato Seb con Arrivabene mentre Kimi dà la mano a Bottas



fotografie COLOMBO



galleggiare sopra sentimenti ben più crudi e finalmente nudi. Bene così, meglio così. Magari aumentando le occasioni per farla fuori guidando davvero, scopo ricercare una brillantezza nella tensione della sfida, in luogo di una scarmuccia evitabile. Che ha offerto, in definitiva, una occasione perduta e non colta grazie anche ad una cattiveria superflua dentro una corsa che la Ferrari sembrava pronta a perdere e poi in grado di vincere. Ma Baku, oh signore benedetto, non è davvero un posto adatto per fare emergere le vere doti, una qualche autenticità. È un posto talmente esasperante da far perdere la trebisonda anche a campioni di solito grandi. Dunque tocca rimediare. Tocca litigare meglio e per bene. Per vincere, addirittura. Ma pensa te. ●

” LE VOCI FERRARISTE

GIOVEDÌ 22 GIUGNO

RAIKKONEN: «LA PISTA DI BAKU È DIVERSA. SI TRATTA DI UN CIRCUITO CITTADINO, DIVERSO DA QUELLO DI MONACO, PIÙ VICINO A QUELLO DI SINGAPORE, CON LUNGHI RETTILINEI E ALCUNI PUNTI MOLTO STRETTI. LO SCORSO ANNO CORREMMO QUI PER LA PRIMA VOLTA E NON FU FACILE. FACEVA MOLTO CALDO E LA GESTIONE DELLE GOMME ERA PROBLEMATICA, ESSENDO QUEST'ANNO LA SECONDA VOLTA, DOVREBBE ESSERE PIÙ FACILE PER TUTTI ANCHE SE LE VETTURE, COSÌ COME LE GOMME, SONO DIVERSE. OGGI SI STA BENE MA SI PREVEDONO TEMPERATURE PIÙ ALTE NEL WEEKEND, DUNQUE VEDREMO. L'ANNO SCORSO FURONO PARECCHIE LE SQUADRE CHE, MAGARI CONTRO LE PREVISIONI, DIMOSTRARONO DI ANDARE FORTE. FORSE SARÀ COSÌ ANCHE QUESTA VOLTA, O MAGARI NO. QUANTO A NOI, FINORA SIAMO ANDATI BENE UN PO' OVUNQUE, SENZA DUBBIO CI SONO PISTE IN CUI SI È PIÙ FORTI E ALTRE IN CUI LO SI È MENO, MA IN LINEA GENERALE STIAMO ANDANDO BENE E CI ASPETTIAMO DI ESSERE PRONTI ALLA BATTAGLIA. È SOLO QUESTIONE DI METTERE TUTTO INSIEME E RIUSCIRE AD ESSERE LA SQUADRA PIÙ FORTE».

VETTEL: «IN CANADA NON ABBIAMO FATTO UNA GARA IDEALE. MA CREDO CHE ABBIAMO RECUPERATO BENE. VEDREMO COSA ACCADE DURANTE QUESTO WEEKEND. QUESTO CIRCUITO È DIVERSO ED HA UN TRACCIATO SPECIFICO. LO SCORSO ANNO ABBIAMO FATTO UN BUON LAVORO A BAKU E OTTENUTO UN SECONDO POSTO. AVEVAMO AVUTO QUALCHE DIFFICOLTÀ IL VENERDÌ, MA ERAVAMO RIUSCITI A RECUPERARE IL SABATO. ADESSO STIAMO LAVORANDO BENE ALL'INTERNO DEL TEAM E CREDO CHE LE COSE STIANO ANDANDO COME DEVONO ANDARE».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

RAIKKONEN: «LA PARTE PIÙ IMPEGNATIVA DELLA GIORNATA È STATA FAR LAVORARE LE GOMME PER PORTARLE ALLA GIUSTA TEMPERATURA. OVVIAMENTE, QUANDO GLI PNEUMATICI NON RENDONO AL 100%, DIVENTA UN PO' DIFFICILE IN PISTA. LA MACCHINA VA BENE MA DOBBIAMO LAVORARE SU QUESTO PUNTO. SE RIESCI A FARLO, TUTTO DIVENTA PIÙ FACILE. NON POSSIAMO SBILANCIARCI ECCESSIVAMENTE DATO CHE È SOLAMENTE VENERDÌ, ABBIAMO APPENA FINITO LA SECONDA SESSIONE DI LIBERE, DOBBIAMO VEDERE DOMANI DOVE SAREMO RISPETTO AGLI ALTRI».

VETTEL: «NEL POMERIGGIO ABBIAMO PROVATO ALCUNE COSE MA CREDO SIA DIFFICILE TROVARE IL RITMO QUI VISTO CHE IL CIRCUITO NON È COSÌ FACILE. CREDO DI NON ESSERE STATO IL SOLO A USARE LE VIE DI FUGA. AD OGNI MODO DOMANI È UN ALTRO GIORNO E CREDO CHE SIAMO MOLTO VICINI. LA RED BULL È MOLTO VELOCE ED OGGI LO È STATA NON PER UN SOLO GIRO MA PER ENTRAMBE LE SESSIONI. COMUNQUE, SONO STATO CONTENTO DEL LAVORO FATTO IN GENERALE. IL RETTILINEO QUI È MOLTO LUNGO, PER CUI SERE VELOCITÀ. FORSE DOVREMO PROVARE UN PAIO DI ALTRE COSE ANCHE DOMANI».

CLEAR: «ABBIAMO UNA MACCHINA COMPLETA CHE SI ADATTA A TUTTE LE PISTE. CREDO CHE SEB E KIMI ABBIANO PIENA FIDUCIA NELLA SF70H E L'HANNO MANIFESTATA FIN DAL PRIMO GIORNO DI TEST. È MOLTO DIFFICILE INTERPRETARE I RISULTATI DEL VENERDÌ EMERSI QUI A BAKU, ANCHE SE CI SONO ALCUNI PUNTI FERMI: ABBIAMO CAPITO CHE CI VUOLE MOLTO TEMPO PER PULIRE QUESTO TRACCIATO STRADALE, DATO CHE IL LIVELLO DI ADERENZA È MOLTO CRITICO, PER CUI NON DEVE SORPRENDERE SE NON È STATO FACILE TROVARE UN GIRO PULITO QUANDO AVEVAMO POCO CARBURANTE NEL SERBATOIO. NON CREDO, QUINDI, CHE IL RISULTATO VISTO OGGI SIA STATO PARTICOLARMENTE SIGNIFICATIVO PER QUASI TUTTE LE MACCHINE. DICIAMO CHE QUELLO DI BAKU È UN CITTADINO MOLTO SPORCO E ANCHE L'ANNO SCORSO AVEVAMO NOTATO UNA CERTA EVOLUZIONE DELLA PISTA, RAGIONE PER CUI SCALDARE LE GOMME ANTERIORI ALL'INIZIO È UNA BELLA SFIDA. IN REALTÀ IL PROBLEMA

NON SI LIMITA A QUELLO, PERCHÉ CON PNEUMATICI FREDDI È DIFFICILE TROVARE ANCHE IL GIUSTO PUNTO DI FRENATA. ALL'INIZIO CI VOLEVANO SEI O SETTE GIRI PER ARRIVARE ALLA FINESTRA DI FUNZIONAMENTO DEGLI PNEUMATICI. DOMANI, QUANDO AVREMO PIÙ GOMMA IN TERRA CREDO CHE IL FENOMENO SI RIDURRÀ SENSIBILMENTE. SIAMO MOLTO FIDUCIOSI DEI DATI CHE ABBIAMO RACCOLTO DURANTE IL LONG RUN. LA MACCHINA SI È COMPORATA MOLTO BENE ANCHE QUI, PER CUI TUTTO CI SEMBRA SOTTO CONTROLLO».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «CREDO CHE IL RISULTATO SIA BUONO MA NON SONO DEL TUTTO CONTENTO, QUELLO CHE È SUCCESSO STAMATTINA CI HA SICURAMENTE RALLENTATO, MA NON POSSIAMO CERTO USARE QUESTO COME UNA SCUSA. HO COMUNQUE FATTO UN NUMERO SUFFICIENTE DI GIRI. NELL'ULTIMO TENTATIVO ERO DA SOLO, NON HO AVUTO SCIE NELL'ULTIMO SETTORE, MA NON MI PIACE TROVARE SCUSE, AVREI POTUTO FARE MEGLIO E BASTA. ANCHE SE PENSO CHE IL TERZO POSTO ERA IL NOSTRO OBIETTIVO MASSIMO. AVER AVUTO UN MOTORE VECCHIO NON HA CERTAMENTE AIUTATO, SICURAMENTE È MEGLIO FARE ANCHE PIÙ GIRI PER PROVARE LE QUALIFICHE MA, ALLA FINE ABBIAMO GIRATO ABBASTANZA. AVEVO UN BUON RITMO, MA NON SONO RIUSCITO A METTERE TUTTO ASSIEME E A FARE UN BUON GIRO, ERO UN PO' DA SOLO ALLA FINE. CI SONO STATE COSE CHE NON CI HANNO AIUTATO MA ZERO SCUSE. OGGI CI PRENDIAMO LO SCHIAFFO IN FACCIA. NON SIAMO STATI ABBASTANZA VELOCI PERÒ DOMANI POSSIAMO AVERE UNA BUONA OPPORTUNITÀ PERCHÉ IERI ABBIAMO VISTO QUANTO FOSSE VELOCE LA NOSTRA MONOPOSTO. IL DISTACCO DALLE MERCEDES MI HA SORPRESO, CERTO, MA BISOGNA STARE ATTENTI: OGGI È UN

LA PRESSE

SECONDO, PUÒ NON ESSERE UN DIVARIO COSÌ AMPIO, O MEGLIO, PUÒ ESSERLO OGGI, MA QUANDO HAI LA FIDUCIA PER CIÒ CHE RIGUARDA LE GOMME SU UNA PISTA DEL GENERE PUOI FARE UN PASSO AVANTI MOLTO SIGNIFICATIVO, DUNQUE NON MI FAREI PRENDERE DAL PANICO».

RAIKKONEN: «È STATA LA STESSA STORIA PER TUTTO IL FINE SETTIMANA, PIÙ O MENO. ABBIAMO FATTO A RISCALDARE LE GOMME. ALCUNI SET DANNO SENSAZIONI MIGLIORI, SEMBRANO MEGLIO, ALTRI INVECE MENO. PERÒ DI GIRO IN GIRO CONTINUA A CAMBIARE IL COMPORTEMENTO DELLE GOMME E QUESTO È IL PROBLEMA PIÙ GROSSO CHE ABBIAMO SULLA MONOPOSTO. O MEGLIO, LA MONOPOSTO VA BENE, MA SE LE GOMME NON FUNZIONANO AL 100% E NON HAI BELLE SENSAZIONI ALLORA DIVENTA DIFFICILE AVERE LA GIUSTA CONFIDENZA PER SPINGERE A FONDO FIN DALLA PRIMA CURVA. HO AVUTO MIGLIORI SENSAZIONI NELL'ULTIMO GIRO, IL TERZO POSTO NON È MALE, MA NON ABBIAMO AVUTO OTTIME SENSAZIONI OGGI, DOMANI POTREBBE ESSERE DIVERSA LA STORIA. IN GARA SI FANNO PIÙ GIRI QUINDI MI ASPETTO CHE LE GOMME FUNZIONINO MEGLIO E SPERIAMO CHE QUESTO POSSA CAMBIARE LE COSE. DI SOLITO PER NOI LE COSE VANNO MEGLIO IN GARA DUNQUE VEDREMO COME ANDREMO DOMANI RISPETTO ALLE MERCEDES».

DOMENICA DOPO IL GP

RAIKKONEN: «OGGI SONO SUCCESE TANTE COSE FUORI DAL NOSTRO CONTROLLO E PURTROPPO NE ABBIAMO PAGATO LE CONSEGUENZE. DOPO LA PARTENZA, ALLA SECONDA CURVA SONO STATO COLPITO DA BOTTAS: NON SO COSA VOLESSE FARE, HA FRENATO MOLTO IN ANTICIPO E PROBABILMENTE QUANDO SE NE È RESO CONTO HA RILASCIATO I FRENI, HA PRESO VELOCITÀ E MI HA COLPITO. A QUEL PUNTO HO SBATTUTO CONTRO IL MURO CON IL POSTERIORE,

DANNEGGIANDO LA MACCHINA. SONO RIUSCITO A CONTINUARE, MA POI SONO STATO SFORTUNATO. QUANDO LE DUE FORZE INDIA SI SONO TOCCATE, UN DETRITO HA DISTRUTTO LA MIA GOMMA POSTERIORE E RIENTRANDO AI BOX SI SONO DANNEGGIATI IL FONDO E L'ALA POSTERIORE... MI SONO RITIRATO, MA QUANDO LA BANDIERA ROSSA HA FERMATO LA GARA ABBIAMO DECISO DI PROVARE A TORNARE IN PISTA. I MECCANICI HANNO FATTO UN LAVORO FANTASTICO RIUSCENDO A CAMBIARE LO SCIVOLO E LA DERIVA DELL'ALA IN POCHISSIMO TEMPO. MA LA MACCHINA LOGICAMENTE NON ERA AL CENTO PER CENTO E SONO RIENTRATO AL BOX, QUANDO TI RITIRI DUE VOLTE NELLA STESSA GARA NON È UNA BUONA GIORNATA. SONO DELUSO PERCHÉ SENZA TUTTO QUESTO LA MIA MACCHINA SAREBBE ANDATA BENE. NON C'ERA NIENTE CHE POTESSIMO FARE, SE NON DEL NOSTRO MEGLIO».

VETTEL: «INNANZITUTTO PENSO CHE LA MACCHINA SIA ANDATA BENE OGGI. IL PASSO GARA ERA MOLTO BUONO. PENSO CHE SI VEDESSE CHE IN ALCUNI PUNTI PERDEVAMO UN PO', MA IN GENERALE È STATA UNA BELLA GARA. LA PARTENZA È STATA CAOTICA E VALLTERI SI È COMPORTIATO IN MODO MOLTO AGGRESSIVO, QUANTO A QUELLO CHE È SUCCESSO DOPO, RIPARTENDO DALLA SAFETY CAR, NON SO SPIEGARMI PERCHÉ HO RICEVUTO SOLO IO LA PENALITÀ E NON LEWIS. CI SONO RIMASTO MALE, PERCHÉ IL RISULTATO POTEVA ESSERE MIGLIORE. PERSONALMENTE NON HO PROBLEMI CON LEWIS, CREDO SOLO CHE IL MODO IN CUI SI È COMPORTIATO IN PISTA NON SIA STATO CORRETTO. ORMAI LA DECISIONE È STATA PRESA MA CONTINUO A PENSARE CHE IN CASI DEL GENERE, SE SI COMMINA UNA PENALITÀ, DEVE RIGUARDARE ENTRAMBI I PILOTI».





di Andrea Cordovani

Venti di guerra

NON È UNA BREZZA SOFFICE QUELLA CHE ARRIVA DA BAKU MA UN VERO E PROPRIO TORNADO. ORA IN F.1 È SCONTRO TOTALE

Ore 18 domenica 25 giugno 2017. Sul podio fanno festa Ricciardo-Bottas-Stroll, giù nel paddock va in vacanza la diplomazia. Ha il volto scuro e la lingua sciolta Maurizio Arrivabene. Parla da condottiero il team principal della Ferrari. Ai microfoni di Sky sottolinea: «Non vogliamo recriminare, perché non è nel nostro stile, ma partendo da quello che è successo tra Bottas e Raikkonen, arrivando, poi, all'episodio di Vettel (con Hamilton, ndr), siamo in Formula Uno o al Colosseo? Se siamo al Colosseo, basta dirlo, basta fare una famosa technical directive e tutti ci allineiamo. Detto questo, ci siamo battuti e, purtroppo, i fatti non c'hanno dato ragione. In Austria ci riproveremo più determinati di prima, anche perché parliamo poco, ma lavoriamo molto».

Mentre il sole tramonta a Baku infuriano

venti di guerra. Non è una soffice brezza che proviene dal Mar Caspio quella che a fine Gp agita il paddock di un Circus ancora sotto shock per una corsa pazzesca che ha fatto chiudere la vena a molti. No trattasi di un vero e proprio tornado che spazza via ogni tipo di ipocrisia. È il capolinea del duello Mercedes-Ferrari. La conclusione del clima da velenose bene tra le due super-potenze del Mondiale 2017. Scontro totale. In pista. Nel paddock. Ai microfoni. Pieno clima da livori in corso. Sullo sfondo un Gp da fuori di testa. Con dispetti. E falli di reazione. Un'atmosfera di fuoco. Una domenica pomeriggio forse di non ritorno tra uomini in rosso e gli altri vestiti d'argento.

Brucia ancora l'esito del Gp, il tedesco penalizzato e una penalità arrivata in coincidenza con l'ingresso ai box di Hamilton.

Brucia quel drive through affibbiato a Seb. «Criticare troppo può sembrare inelegante, oppure una scusa da parte nostra. Detto ciò: nel dubbio non diamo ragione alla Ferrari. L'importante è guardare avanti e fare le cose per bene e una bella dimostrazione c'è stata anche oggi, nel momento in cui i ragazzi si sono gettati sulla macchina di Raikkonen, preparandola in men che non si dica, rimandandola fuori, approfittando della bandiera rossa. Questa è la Ferrari, questa è una squadra che non molla mai e continueremo a non mollare mai, ammesso che si parli di sport».

Ma a indispettare Arrivabene sono state soprattutto le parole di Niki Lauda che sull'episodio Hamilton-Vettel ha spiegato: «Lewis ha ragione, lui è il primo e decide la velocità. È molto facile. La cosa strana è quando poi Vettel lo ha affiancato e toccato un'altra volta. Trovo che sia più scorretto andare addosso a Lewis. Gli è andato addosso e poi l'ha anche toccato. È come nel traffico quando uno frena, l'altro deve frenare. La colpa è di chi è dietro, non di chi sta davanti». Una teoria da perito delle assicurazioni alla quale il team principal della Scuderia ha così replicato: «Lauda può dire quello che vuole, a volte parla per se stesso, a volte parla anche per noi, o per chissà cosa. Come ho detto prima, noi stiamo zitti, lavoriamo e lasciamo parlare Lauda. Lui ha i suoi punti di vista, noi i nostri e ci rivediamo in Austria. Lui continuerà a parlare, noi continueremo ad ascoltarlo. Perfetto. Ci sono ancora dodici gare».

Già, ci sono ancora dodici Gp in attesa che questo Mondiale 2017 dica la parola fine. Ed è abbastanza chiaro che da adesso in poi niente sarà più come prima. ●

COLOMBO

SFIDA A VISO APERTO FERRARI-MERCEDES

Arrivabene vs Wolff, Ferrari contro Mercedes e Seb in rotta di collisione, in tutti i sensi, con Lewis. Ormai è guerra totale su ogni fronte e niente in questa F.1 2017 sarà più come prima





di Leo Turrini



RAIKKONEN, GARA ROVINATA SENZA COLPA ALCUNA
Kimi torna ai box con la Rossa malconcia e una ruota ko.
Lauda cosa pensa che Bottas debba fare per esser punito? Sotto, la bandiera rossa che ha influenzato la gara

COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

Kimi soldato di **sventura**

A BAKU QUANTO A STRANEZZE DA WRESTLING NON CI SIAMO FATTI MANCAR NIENTE. MA RAIKKONEN HA UNA SFIGA DA URLO



SUTTON-IMAGES.COM

Ricordatemi prima di arrivare in fondo a questo sproloquio che ho una domanda sulla punta della lingua. Destinatario del quesito, l'idolo della mia adolescenza, la Luce Austriaca degli Anni Settanta, il leggendario Niki Lauda. Ma ci arrivo dopo.

Prima, vorrei stabilire alcuni punti fermi.

1) Peccato che su Baku non si sia registrata una pioggia di meteoriti. Fosse arrivato l'asteroide, non ci saremmo fatti mancare nulla.

2) Ma è proprio necessario andare a correre tra castelli azeri? Cioè, io sono un nostalgico e accetto l'invito alla auto rottamazione, per carità. Ma mentre assistevo allo show della Safety Car, ai detriti sparsi sopra e sotto, alle bandiere gialle e rosse eccetera, ecco, mi chiedevo: è Formula

Uno o è Wrestling? Esiste un confine tra sport e baracconata? Sono fatto male io o sono fatti male gli altri?

3) Mentre scrivo per questa prestigiosa rivista ricevo una mail dalla FIGN, la Federazione Internazionale Gatti Neri. L'organismo ha divulgato una circolare contenente una raccomandazione per tutti i membri. Oggetto: se per puro caso dovesse capitare a un gatto nero di incrociare sulla via un certo Kimi Raikkonen, il black Cat è invitato a cambiare immediatamente strada, a tutela della propria incolumità perché una volta o l'altra un meteorite sulla crapa dello sventurato Santo Bevitore ci piomba veramente. 4) E tanto per restare in tema, nel furioso Derby delle Rennie cosa deve fare Bottas per incappare in una sanzione? Il valoroso valletto pallido

del Re Nero ha già rovinato due Gran Premi su otto al connazionale di rosso vestito. Penalità? Zero virgola zero. Vettel si becca lo stop and go per il già noto fallo di reazione. E Gatto Nero Kimi viene punito perché i meccanici sono intervenuti sulla sua vettura oltre una certa linea. Molto bene, le regole sono regole. Ma valgono, le regole, per i piloti della Mercedes? Ho qualche dubbio, se posso sommessamente esprimere le mie perplessità di vecchio rimba. 5) E chiudo con la domanda per Niki Lauda, severissimo in TV nei confronti del Seb furioso e reattivo oltre il lecito.

Ah, Niki! Ma se ai bei tempi ti avesse frenato così sotto il naso James Hunt o Emerson Fittipaldi, tell me, l'avresti presa come una simpatica mossa dettata dalla cortesia? Sul serio? ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

Seb? **Testata** stile Zidane!

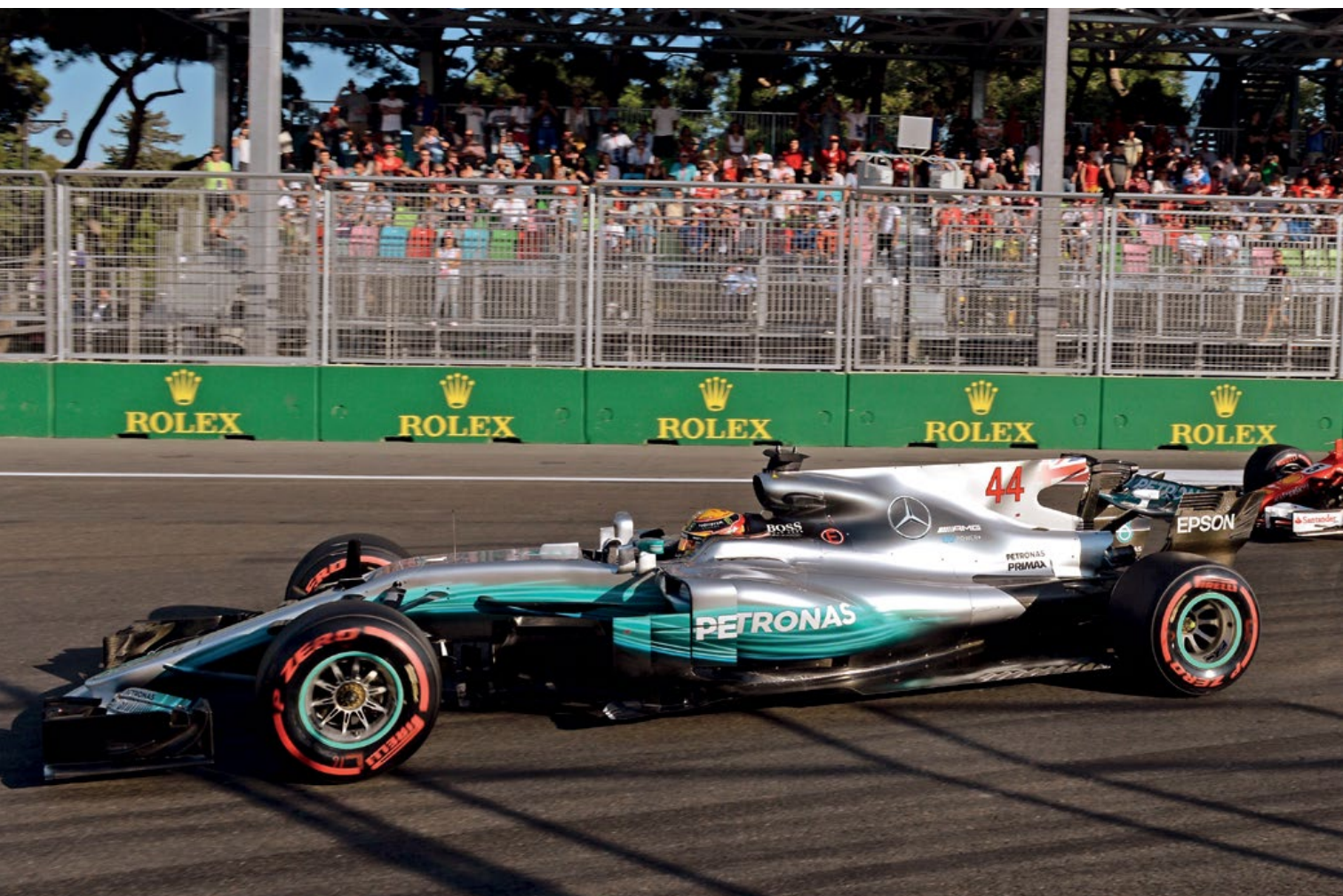
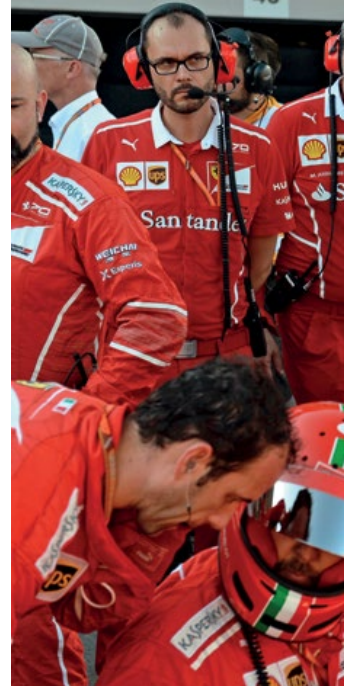
IL FALLO DI REAZIONE DI VETTEL RAMMENTA ILLUSTRI PRECEDENTI CALCISTICI E IL CONFRONTO CON LEWIS ORMAI È A LIVELLO DI SFIDA ALLO STATO PURO

BAKU - Hamilton e Vettel sono ossessionati dalla sfida mondiale. Si stanno spingendo, l'uno contro l'altro, al limite, l'uno contro l'altro, per andare oltre il limite.

Hamilton invocava da tempo il ruota a ruota con Vettel, beh dopo la ruotata in Spagna, ne ha ricevuta un'altra. Fallo di rea-

zione di Vettel, che non può e non deve perdere la calma, in un Mondiale in cui anche i singoli episodi potrebbero deciderlo, e senza quella reazione avrebbe vinto la gara. "Incarognito" da quella che lui ha ritenuto una "carognata" di Hamilton, il brake testing, la cosa più odiata dai piloti. Cosa è? Praticamente un sistema per farla

pagare a chi sta dietro. Hamilton non aveva nulla da far pagare a Vettel, la mossa di rallentare molto prima della ripartenza dopo Safety Car la fa da sempre, a iniziare dal 2007, quando fu investigato, dopo il Gran Premio del Giappone vinto, per aver provocato, con un rallentamento al limite, l'incidente alle sue spalle tra Vettel, nean-





fotografie COLOMBO

che a dirlo, e Webber. Poi non arrivò alcuna penalità per il Gp successivo, quello di Cina, ma arrivò forse la mano divina, a favore di Raikkonen, a mettere Lewis nella ghiaia e a dare slancio alla rimonta mondiale di Kimi. Questa volta è stata la protezione per la testa allenta a creare una sorta di giustizia "divina". Hamilton è poi

stato molto duro con Vettel, facendo appello alla correttezza e al cattivo esempio che il quattro volte campione del mondo ha dato ai giovani ... a volte verrebbe da dire da che pulpito però...

Sono ossessionati uno dall'altro, con Hamilton a chiedere perché non c'era Bottas tra se e Vettel dopo il via. Tattica studiata a tavolino in Mercedes, perfetta quando si gioca con una prima punta dichiarata, ma questa volta Raikkonen aveva fatto un gran lavoro al via passando il suo connazionale per poi essere appeso al muro da Bottas che si meritava una penalità. Così Vettel si è trovato dietro a Hamilton e così gliel'hanno spiegato, così come poi hanno dovuto spiegare a Lewis che non potevano rallentare Bottas per favorire alla fine un suo rientro su Vettel. Richiesta antisportiva, rimandata al mittente. Sono

due bestie, due animali feroci che sono al limite dell'umano ormai e quando si entra nel sovraumano si sa, se si è feriti, si reagisce con rabbia. Così si è sentito Vettel, così ha reagito con rabbia. Una reazione che un po', se vogliamo ci ha ricordato la testata di Zidane a Materazzi, alla finale mondiale 2006, certo, episodi completamente diversi, ma anche lì, tra belve assetate di vittoria.

Almeno non dovremo chiederci per anni, come per la testata del fenomeno lì frustrato, perché l'ha fatto, qui lo abbiamo visto, capito e interpretato. Vettel deve stare attento adesso perché gli hanno dato 3 punti sulla patente e a 9 e con altri 3 automaticamente scatta lo stop per un Gran Premio. Dopo l'Austria comunque tornerà a 7 punti perché i punti presi scadono dopo 12 mesi.

Siamo di colpo precipitati piacevolmente in un passato medievale, in cui le cose si risolvevano da uomini, in pista, sperando che la tranquillità torni sovrana perché la sfida che stiamo raccontando, tra i due cavalieri moderni, entrerà nella storia, per quanto è bella, intensa, bestiale e, in una sola parola, ossessionante!!!

Prossima tappa in Austria, dove già lo scorso anno ci fu lo scontro "fratricida" tra Hamilton e Rosberg, nel finale, e dove Vettel e Hamilton avranno da dirsi qualcosa, se non a parole, in pista, alzando ulteriormente l'asticella cosa che entrambi stanno facendo con prestazioni monstre, come il giro in qualifica di Hamilton e i giri finali di Vettel nel gran premio appena passato. Che bello, che spettacolo, che emozione, in questo caso, in una parola e un numero, che Formula Uno! ●



SENZA ESCLUSIONE DI COLPI PROIBITI

A lato, Hamilton e Vettel, i duellanti di Baku.

A destra, Lewis durante la neutralizzazione controlla personalmente i danni inflitti al posteriore della sua Mercedes dalla toccata di Seb, in alto, incavolato nero per la vicenda



di Massimo Costa

Bottas senza respiro



LA PRESSE

DALL'INCIDENTE CON KIMI RAIKKONEN AL PRIMO GIRO, AL SECONDO POSTO IN VOLATA ALL'ULTIMO: IN QUESTI ESTREMI C'È TUTTO IL GP DEL FINLANDESE



GETTY IMAGES

Doppiato e ultimo a una manciata di minuti dalla partenza. Si prospettava una gara infernale per Valtteri Bottas. Trascorse le due ore più pazze che la F.1 ricordi il finlandese della Mercedes era sul podio a festeggiare il secondo posto, conquistato con una volata d'altri tempi, un colpo di reni ciclistico sulla linea del traguardo, battendo con un vantaggio da fotofinish la grande sorpresa del Gp, Lance Stroll. Quella di Baku è una delle corse che Bottas ricorderà per lungo tempo, una di quelle che un giorno racconterà ai propri nipotini seduto davanti al camino.

Intanto, c'è stato l'ennesimo confronto ravvicinato e dannoso con il connazionale Kimi Raikkonen. Come già a Sochi 2015 (all'ultimo giro) e a Montmelò lo scorso maggio (alla prima curva dopo il via), Bottas e il ferrarista sono entrati in contatto a poche centinaia di metri dalla partenza. Colpa di Valtteri, saltato su un cordolo interno e finito contro uno sfortunatissimo Raikkonen che lo stava sfilando all'esterno per saltare in seconda posizione. Bottas ci ha rimesso la gomma anteriore destra e tra mille scintille è arrivato lentamente ai box per sostituirla. «Le due safety-car mi hanno aiutato. La prima, mi ha permesso di sdoppiarmi, la seconda di raggiungere il gruppo» ha poi detto. A quel punto, Bottas ha iniziato a fare... una botta di conti e pur ultimo in classifica, ha capito che poteva tentare qualcoso

**QUANDO MI SONO
RITROVATO ULTIMO
HO PENSATO SOLO
AD ATTACCARE
IN OGNI CURVA**

VALTTERI BOTTAS



**DALLE STALLE
ALLE STELLE**

**Bottas con l'anteriore
destra a terra, sotto, dopo
il contatto con Raikkonen.
Poi è iniziata la rimonta
che ha portato il finlandese
in seconda posizione**

sa che solo i grandi sono abituati a realizzare. Puntare al podio: «Il mio obiettivo era la vittoria prima del contatto con Kimi. Quando mi sono ritrovato ultimo ho fatto un reset, pensando soltanto a come affrontare al massimo ogni singola curva del tracciato, giro dopo giro. E alla fine è arrivato un meraviglioso secondo posto» ha spiegato Valtteri ancora incredulo per l'impresa compiuta. Non era facile avventurarsi tra monoposto più lente, piloti in battaglia per le posizioni di centro classifica. Occorreva una grande concentrazione nonché una buona dose di calma per aspettare il momento giusto in cui attaccare, superare.

Quando la corsa è stata interrotta con la bandiera rossa era dodicesimo. Alla ripartenza si è dato da fare e al giro 25 era già decimo, poi settimo al 30esimo passaggio, sesto al 37esimo. Con cattiveria ha avuto ragione di Fernando Alonso, Kevin Magnussen, Esteban Ocon. Zona podio raggiunta. Là davanti, c'era Stroll, lanciatisimo. Bottas ci ha provato, mai dire mai. Ha aggredito ogni curva in piena trance agonistica finché all'ultimo giro, imboccato l'eterno rettilineo finale, ha preso la scia del 18enne canadese cui avrebbe dovuto far da balia in Williams se Nico Rosberg non si fosse ritirato. Lo ha affiancato e mentre sventolava la bandiera a scacchi, per qualche centimetro si è assicurato il secondo posto. Da applausi. ●

Visto l'aumento delle dimensioni di vetture e gomme ed il conseguente incremento di drag e tenuta di strada, quasi tutti i team hanno optato per assetti aerodinamicamente molto scarichi per recuperare in velocità massima nel lungo rettilineo di Baku, con specifiche simili a quelle utilizzate a Monza.

La Mercedes, ad esempio, ha scaricato ancor di più le ali, utilizzando all'anteriore, (immagine 1), un'ala dotata di un profilo superiore ridottissimo, per favorire la penetrazione aerodinamica e la velocità massima sul lungo rettilineo.

Stessa scelta effettuata dalla Red Bull: anche lei ha ridotto il carico su due assi. Spicca però l'introduzione di un'ala posteriore dall'incidenza ridottissima, in "configurazione Monza", (immagine 2), e che, vista la differenza d'altezza minima tra bordo d'entrata e d'uscita, presenta due soli slot laterali per evacuare le sovrappressioni generate dal profilo.

La Ferrari invece ha mantenuto quasi invariati i livelli di carico utilizzati in Canada, provando nelle libere senza poi impiegarli nelle sessioni di qualifica, dei piccoli deviatori di flusso al posteriore, allo scopo di migliorare il distacco della vena fluida dal cofano motore e aumentare l'efficienza aerodinamica della vettura (immagine 3).

A far discutere molto però, sono state le voci secondo le quali Mercedes e Ferrari stanno utilizzando sostanze che favoriscono la combustione della benzina nel cilindro. Si tratterebbe di sostanze, presenti solo in alcuni serbatoi aggiuntivi dell'olio di lubrificazione motore. Proprio per questo, da quello che si dice, sulle monoposto che utilizzerebbero questo sistema i serbatoi sarebbero diventati molteplici. Si conserva l'olio arricchito di queste speciali sostanze in serbatoi diversi e si lascia l'olio "tradizionale" in altri.

Il tutto andrebbe in funzione nel momento in cui il pilota richiede più potenza, azionando con un comando sul volante l'immissione dell'olio arricchito nel basamento motore. Le sostanze speciali, presenti nel lubrificante, evaporando verrebbero recuperate dal sistema d'aspirazione dei vapori dell'olio e reimmesse prima nel turbo e quindi nella camera di scoppio, allo scopo di migliorare la combustione e ottenere, quindi, più cavalli. Sistema di per sé già noto, ed utilizzato anche sulle macchine di serie, che elimina il trafilamento dei gas di combustione dalle fasce del pistone

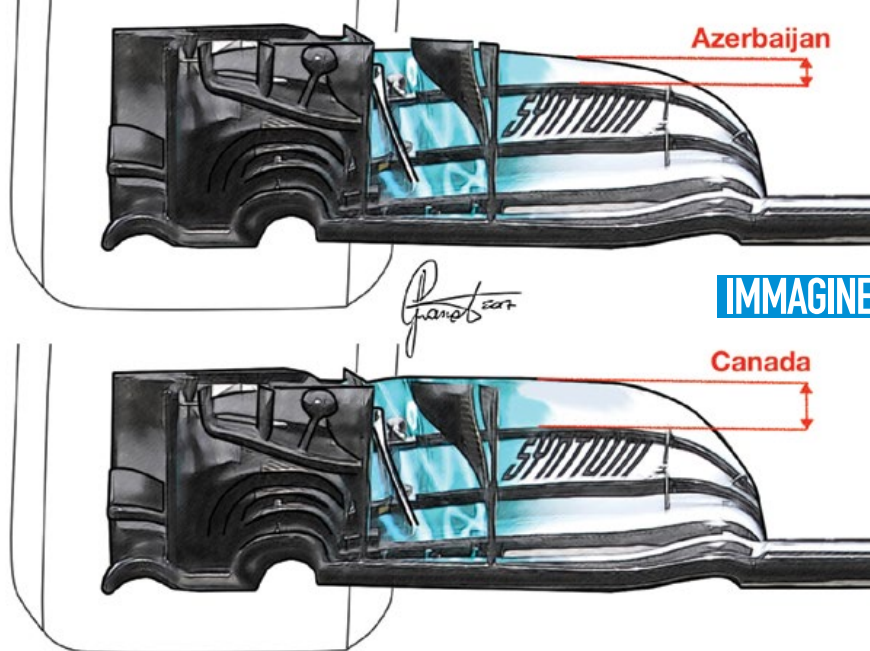


IMMAGINE 1

Viva gli assetti scarichi

IL LUNGO RETILINEO DI BAKU HA COSTRETTO I TEAM A SOLUZIONI TIPO MONZA. E RITORNA LA POLEMICA SULL'OLIO "SPECIALE"

e che verrebbe sfruttato però in Formula 1 da Mercedes e Ferrari per immettere nel cilindro, quando richiesto, alcune sostanze speciali presenti nell'olio.

Alcuni di questi serbatoi "aggiuntivi" potrebbero essere stati ricavati anche nel fondo delle vetture. Nel caso della Ferrari, ad esempio i rigonfiamenti visti sulla SF70H già dai test invernali potrebbero essere proprio gli speciali serbatoi dell'olio di cui vi abbiamo parlato, (immagine 4) evidenziato in azzurro.

Una "Formula Wrestling" come alcuni la definiscono e che comincerebbe, secondo queste fonti, a non essere più tollerata dagli altri motoristi che non riescono a replicare il sistema utilizzato dalle prime due della classe.

Antonio Granato



IMMAGINE 2

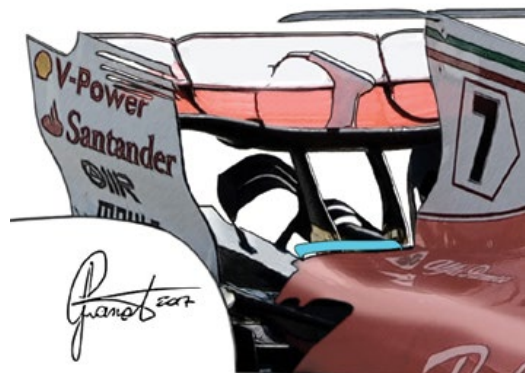


IMMAGINE 3

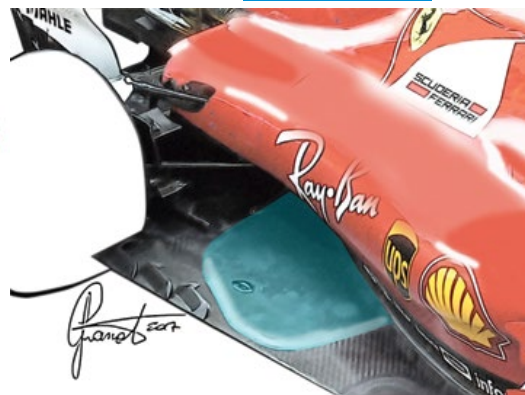


IMMAGINE 4



di Giorgio Terruzzi



Lance davvero in resta

COL PODIO DI BAKU IL TEENAGER CANADESE DIMOSTRA D' AVERE CLASSE, CORAGGIO E RISORSE INATTESE, A INCORNICIARE OTTIME CAPACITÀ DI GUIDA

SUTTON-IMAGES.COM





UN RISCATTO MOLTO MERITATO

Chi non credeva in Stroll deve fare marcia indietro. Lance a Baku, a lato, ha mostrato meraviglie. Sotto, sorride papà Lawrence, col suo baby, in alto a destra, sul podio col vincitore Ricciardo

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

La faccia, mica male. Una faccia da ragazzino tirato su in una educazione buona per tutte le scene. Timido, un po' rigido. Probabilmente spaventato da chi vorrebbe curiosare sulla sua vita circondata da molta bambagia. Forse leggermente imbarazzato perché la ricchezza genera invidie frequenti e talvolta sacrosante. Fatto sta che Lance Stroll ha guidato sino a ieri in una dimensione tutt'altro che propizia alla propria immagine. Un po' per colpa o merito - dipende sempre dal punto di vista - del suo babbo Lawrence, un signore capacissimo di fare gli affari, molto meno di fare simpatia. Basta guardarlo, del resto. Non abilitato, a quanto sembra, a proporre una dolcezza, un invito all'accoglienza. Fatto sta che di questo ragazzino canadese si è parlato sin qui soprattutto in riferimento ai vantaggi rimediati dalla classe - sociale - alla quale appartiene. Soldi, per la Williams, per i test, per rendergli la vita più gradevole. Una operazione in grande stile che sembrava pronta al naufragio, visti i distacchi rimediati dall'ex ritirato Felipe Massa, visti i danni provocati sin dai primi test a Barcellona. Il fatto è che adesso, al cospetto del primo podio, due settimane dopo i primi punti, conquistati in casa per giunta, siamo qui a trattare Lance Stroll in maniera del tutto inattesa. Perché il ragazzo, pur agevolato, pur supportato, pur raccomandato, per imparare, impara; per viaggiare, viaggia. Non sarà un Verstappen visto che di Verstappen ce n'è uno solo, ma nemmeno un somaro. Il che fa piacere particolare soprattutto a chi considera - come il sottoscritto - Luca Baldisserri, suo tutor, ex ingegnere e stratega Ferrari, una persona di rara intelligenza, di ottima esperienza, capace di usare testa e cuore. Perfetto per

rassicurare nei momenti più grami (tanti, nei mesi scorsi) e per rilanciare una fiducia che rischiava di essere compromessa. Stroll migliora, al netto di una gara che ha regalato caramelle a caso, ha messo la sua Williams per la prima volta davanti a quella di Felipe in qualifica, ha sguazzato dentro un circuito assurdo e ingannatore con attenzione e qualità, sino alla fine, perdendo un clamoroso secondo posto al fotofinish. Ora, è vero, queste monoposto sono più facili da guidare per ragazzi cresciuti tra videogames e simulatori. Ora, è vero che Stroll ha percorso una quantità di chilometri di rodaggio che altri si sognano. Però, il fatto di aver rivoltato la propria immagine in un mese comporta riconoscergli qualche merito secco. Soprattutto pensando al carattere. Perché, tanto per cominciare, se non sei capace, non ne vieni fuori, soldi o non soldi; perché se sei nei guai, guardato come uno che ha sbagliato mestiere, trattato come un raccomandato e basta, beh, rischi di affondare nell'ansia e nella depressione. Nella paura di sbagliare un'altra volta. Qui ogni riferimento al denaro non ha più ragione di essere trattato. Stiamo parlando semplicemente di un giovane che, da qualche parte tra il cervello e il cuore, dispone di risorse inattese. Di carattere e coraggio, insomma. Abbastanza per tenere duro nella burrasca e per cercare un miglioramento senza farsi soverchiare dal timore di non farcela, di deludere, di essere costretto a rinunciare. Dunque, persino da qui, da una storia all'apparenza scontata e arida, riceviamo sorprese gradevoli. Una bella storia, piuttosto. Da osservare con un filo di tenerezza dopo averla guardata con invidia, con supponenza, con la sensazione di avere a che fare con una perdita di tempo. ●

di Massimo Costa

Da Calimero nero della F1 a essere incoronato come il più giovane debuttante della storia del Mondiale capace di salire sul podio (alla ottava gara), ce ne passa. Eppure è tutto vero. Nel giro di un mese, Lance Stroll, 18 anni compiuti lo scorso 29 ottobre, ha completamente ribaltato la propria situazione di precario (si fa per dire) del paddock. Alla fine di maggio, era dato per disperso nelle vie del Principato di Monaco, tanto che qualcuno aveva avvertito la Gendarmerie. Quindici giorni dopo, eccolo a festeggiare i primi punti nella sua Montreal, nono al traguardo dopo una gara solida. Sì, era proprio lui, lo stesso di Monaco. Trascorrono altre due settimane e ci ritroviamo Stroll sul terzo gradino del podio di Baku, uno dei tracciati più complicati del calendario iridato.

Confermiamo nuovamente, era proprio lui. Cosa è accaduto nella giovane mente del pilota Williams in questo breve arco di tempo? La team principal Claire, dopo Monte-Carlo era sbottata chiedendo ai media di far respirare il ragazzo, di concedergli una tregua, di smetterla di perdersi nelle solite facili ironie riguardanti il ragazzo di ricca

famiglia che si è comprato il sedile di un team di F1, ma che non sa girare il volante. La certissima pazienza dell'ingegnere di Lance, gli amorevoli consigli di Luca Baldisserrri, alla fine hanno portato a un improvviso "switch" mentale, nella trovata consapevole che lui quella Williams poteva guidarla come Felipe Massa, se non meglio. Non può che essere andata così. «*Il team via radio mi ha mantenuto tranquillo ed io sono rimasto fuori dai guai*», ha raccontato Stroll una volta sceso dal podio. Ecco la ricetta, per quanto banale, efficace: non commettere errori. Il canadese ha sbagliato tanto prima di Montreal, ma proprio a Baku dove è facilissimo accarezzare i muri, sbagliare una frenata, anticipare una curva e staccare una sospensione (come capitato a Nico Hulkenberg), la nuova versione di Stroll ha azzeccato tutto: «*Non posso credere a quello che mi è capitato. Di certo quando sono arrivato a Baku non potevo minimamente immaginare di finire sul podio. È un sogno che si è trasformato in realtà*». Già in qualifica, Lance se l'era cavata bene non solo entrando in Q3, ma battendo Massa. Un segnale importante. Una volta partita la gara, Stroll ha mantenuto la ottava posizione finché al giro 13 si è fermato ai box per il cambio gomme mentre in pista vi era la safety-car. Uscito dalla pit-lane, il 18enne della Williams occupava la settima piazza.

Il contatto tra le due Force India, la foratura che ha

**MI SONO TENUTO
LONTANO DAI GUAI
MA NON AVREI
MAI IMMAGINATO
DI POTER SALIRE
SUL PODIO**

LANCE STROLL



GETTY IMAGES

New **Stroll** in concerto

IL ROOKIE CANADESE IN PISTA HA SUONATO UNA MUSICA NUOVA, CHE LO HA CONDOTTO CON MERITO SUL PODIO

LA PRESSE





colpito Raikkonen, hanno promosso Stroll in quarta posizione, alle spalle del fido Massa. C'è poi stato il tempo di prendere un caffè per via della bandiera rossa e quando si è tornati a tutta birra dentro quello strano toboga di Baku, Lance ha avuto l'ardire di superare Massa salvo poi essere "sverniato" da un Ricciardo in formato gigante. Poco male, il quarto posto era già qualcosa di incredibile per Stroll e la Williams tutta. Ma non era finita perché era il giorno in cui i grandi hanno deciso di sparigliare le carte e quindi Vettel si è preso uno stop-and-go di 10" per fallo di reazione e Hamilton è dovuto rientrare ai box per cambiare il poggiatesta ballerino. Di colpo, Stroll è divenuto secondo, ma continuando a guidare magnificamente tra quei muretti. Chissà, a quel punto, considerando quel che si stava verificando, non sarebbe stata una sorpresa se anche Ricciardo fosse stato colpito da qualche fulmine a ciel sereno. Troppa grazia... Stroll veniva invitato dal suo ingegnere a stare sereno, a non pensare che si ritrova secondo in un Gp di F1.

LA COSA PIÙ BELLA È CHE IN UNA GIORNATA COME QUESTA HO MANTENUTO LA TESTA FREDDA

LANCE STROLL



«È stato bravissimo per tutto il weekend, non ha commesso errori, è stato efficace in ogni situazione», ha dichiarato quasi stordito Paddy Lowe che fino all'altro ieri gestiva due come Hamilton e Rosberg. Nel finale, quando Stroll vedeva Bottas avvicinarsi sempre più, hanno tremato in Williams. Quello era uno dei frangenti più facili in cui distrarsi. E invece, Lance

ha fatto tutto bene, ma non ha potuto contrastare il finlandese quando ha azionato il Drs e di slancio lo ha passato sotto la bandiera a scacchi. Poco male. Secondo o terzo, non fa differenza, l'ingresso nella storia della F1 se lo è comunque assicurato. ●

COLOMBO

COLOMBO



LA PRESSE

TANTI COMPLIMENTI DAI BIG DELLA F1

Una gara perfetta, sopra, ha garantito a Stroll il primo podio in carriera. Eccolo complimentato subito dopo la bandiera a scacchi da Hamilton, a sinistra, Alonso, sotto, e Vettel, a destra. Nell'altra pagina, le felicitazioni reciproche con il vincitore della corsa, Daniel Ricciardo



GP

AZERBAIJAN

F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

DANIEL RICCIARDO

Mai dire mai. Svarione in prova, causa la bandiera rossa in Q3 e Daniel è solo 10° in griglia. Sembra abbastanza per mollarla lì e pensare già al Gp d'Austria, in un campionato in cui fino a oggi chi non era almeno 2° alla prima frenata non poteva sperare di vincere. Pronti-via e la situazione peggiora, perché l'australiano becca uno dei tanti detriti vaganti del demolition derby in atto e già al sesto giro è costretto a un cambio gomme per consentire la pulizia dei freni. A questo punto rema 17° a fondo gruppone e pare formalmente fregato. Invece, incredibilmente, succede di tutto e lui guida baciato dalla grazia, rientrando in top ten già al 15° giro e salendo in top five al 20° passaggio. Poi la bandiera rossa, che gli fa l'effetto che di solito fa al toro - chiaro, un Red Bull -, perché Ricciardo al restart dopo la neutralizzazione mangia i rivali Stroll e Massa, issandosi in terza posizione. E ci si mette pure la sorte: i due che ha davanti, Vettel e Hamilton, saltano come tappi di champagne. Ed è vittoria del tutto inattesa, clamorosa, ma non demeritata. Perché quelli davvero bravi trionfano anche così.

RICCIARDO ALLA QUINTA VITTORIA

Ricciardo, a destra, ha corso in modo intelligente e alla fine è stato premiato con una vittoria inattesa. Sotto, il riscattato Stroll. Nell'altra pagina, lo sfortunato Raikkonen e, sotto, Massa in gran lotta con Vettel

GETTY IMAGES

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

LANCE STROLL

Entra in Q3 e parte dalla nona casella, facendo meglio del compagno Massa, per la prima volta in vita sua. Poi è ottavo dopo dieci giri, settimo dopo quindici e gran quarto alla bandiera rossa. Sì, disputa la corsa della vita. E, a differenza del Gp del Canada in cui aveva dato vita a un garone trafelato e tutto d'attacco, tirando fuori le palle con orgoglio disperato, il maggiorenne Lance a Baku si dimostra fortissimo correndo come fanno i campioni in divenire: stavolta in modo apparentemente poco vistoso, quasi invisibile ma diabolicamente redditizio e esente da sbavature. Così il salto di qualità in atto dentro di sé lo dimostra non solo nel piazzamento a podio ma anche nella modalità con cui se lo guadagna. Lui stesso, interrogato da Coulthard prima di bere dalla pantofola del vincitore, lo riconosce con stupenda lucidità d'autoanalisi: «Ho mantenuto la testa fredda, anche se sono successe cose difficili da gestire e sono finito in una posizione che non avrei mai immaginato». Se la stessa capacità di guardarsi allo specchio l'avessero tutti coloro che avevano bollato Lance Stroll come imbarazzante e non degno della F.1, il nostro piccolo mondo sarebbe un posto migliore.

GETTY IMAGES

AUTO
SPORT
N



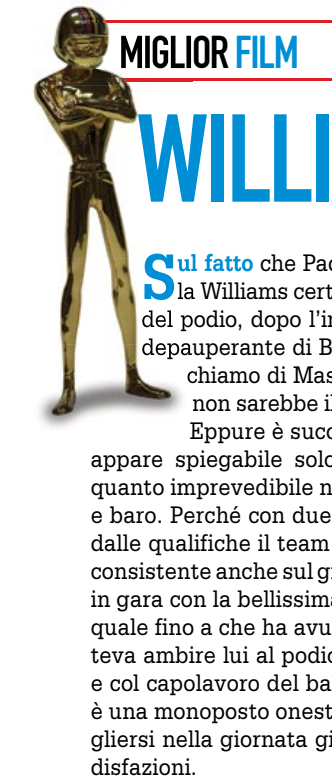
COLOMBO

MIGLIOR FILM

FERRARI

Ce n'era abbastanza per perdere il controllo, invece alla Rossa rimangono freddi e massicci dall'inizio alla fine. Mettendo in pista macchine con un gran bel passo gara, tali da far dimenticare il siderale distacco rimediato dal ciabattante Hammer. Da lì in poi ci si mette la sorte. La tramvata alla curva due regalata da Bottas rovina corsa e macchina a un Raikkonen meraviglioso, capace di scattare a belva, di sopravanzare Vettel e di mettersi in

caccia di Lewis. Kimi a Valtteri non aveva lasciato scampo, ma lo spazio per uscir di curva sissignore. Eppure Mister 77 scordolando gli morde la fiancata da zia distratta, con Charlie zitto e buono. Poi Hamilton al 19° giro fa il furbino alla curva 15 con la pompatina al freno per tirar scemo Seb, che lo va subito a bussare, cascandoci di reazione. Subito dopo la bandiera rossa Arrivabene si avvicina a Seb ancora incazzato, quasi tipo Schumi a Spa 1998, trasmettendogli con la sola mimica solidarietà e morale. Dai, pazienza, siamo con te. La Ferrari 2017 è questa. Capace di stringersi attorno al suo campione e pure di gettarsi sulla macchina di Raikkonen, non abbandonandolo. Gran bel film, oh yes. E la domanda finale di Arrivabene vale quanto una risposta intelligente: «Ma siamo in F1 o al Colosseo?».



MIGLIOR FILM

WILLIAMS

Sul fatto che Paddy Lowe fosse tornato alla Williams certissimo di riprovare il gusto del podio, dopo l'inverno travagliato, la fuga depauperante di Bottas alla Mercedes e il richiamo di Massa da Villa Arzilla, proprio non sarebbe il caso di giurarci.

Eppure è successo a Baku e la cosa non appare spiegabile solo parlando di gara pazza quanto imprevedibile nell'esito, da destino cinico e baro. Perché con due monoposto in top ten già dalle qualifiche il team si era dimostrato solido e consistente anche sul giro secco, confermando poi in gara con la bellissima prestazione di Massa - il quale fino a che ha avuto una vettura a posto poteva ambire lui al podio, meglio ancora di Stroll - e col capolavoro del baby canadese, che la Fw40 è una monoposto onesta, sincera e in grado di togliersi nella giornata giusta delle gran belle soddisfazioni.



COLOMBO



BOTTAS SECONDO IN VOLATA BRUCIANDO STROLL

Gran rimonta di Bottas, che all'ultimo rettilineo ha acciuffato un ormai insperato secondo posto battendo il pur sorprendente Stroll. In basso, Perez, malinconicamente out e, nell'altra pagina, Hamilton su Mercedes davanti a Vettel con la Ferrari



GETTY IMAGES

MIGLIOR FOTOGRAFIA

VALTERI BOTTAS

Niki Lauda fa il perito assicurativo come e quando gli pare. Secondo lui chi è dietro ha sempre torto e paga se si chiama Vettel, mentre, se il suo nome è Valtteri, evidentemente s'applica il concorso di colpa, la strizzatina d'occhio e il mutuo soccorso tra compagnie di sicurezza. Bah. Puntualizzato questo - e non è poco -, per il resto la gara di Bottas - un nome un destino, nei confronti di Kimi - tutta di rincorsa si mostra semplicemente stupenda.

Ultimo dopo il contatto iniziale, costretto alla sosta rigenerante dopo un rientro lento, tanto da piombare ventesimo al 3° giro, Valtteri non si perde d'animo dando lezioni di guida e di vita a quasi tutti: 17° dopo quindici giri, 13° dopo ventidue, 9° dopo trenta, 5° dopo trentasette e 3° dopo quarantuno, mettendo nel mirino il pur bravissimo Stroll, infine bruciato sulla linea del traguardo come un velocista belga farebbe con un grimpeur colombiano all'arrivo della Milano-Sanremo. E dire che Hamilton nel finale aveva chiesto via radio di sacrificarlo per distruggere la gara a Vettel... Dai, Lewis, smettila di frenare il compagno e pensa a frenare col tuo piede, ma in modo corretto, quando serve davvero.



COLOMBO

LA STATUETTA SPEZZATA

LEWIS HAMILTON

Chiaro, Vettel abbocca alla grande, cascandoci due volte. Prima tamponando Hamilton al colpetto di freno a trabocchetto, buttato lì ad arte per far solo casino, e poi tirandogli una ruotata che in vita mia ho visto rifilare alla PlayStation solo dai giocatori di Grand Theft Auto V quando gli parte la palla. Però, momento. Seb ha pagato, Hammer no, zero (sfortuna della protezione ballerina a parte). Tutto ciò continuando a fare il verginello mannaro, il cucciolo bagnato dallo sguardo sbigottito, quando sportivamente parlando s'è mostrato pulito come un chiusino, grondando vittimismo e bontà da ogni artiglio, con una faccia tosta mai vista. Claro, fallo di reazione di Vettel, però, su, dai, Hamilton è una vita che tiri pippette simili - brake test? No, break dance: auguri di buon decennale per Giappone 2007, Lewis, vedi Seb su Webber -, e ormai hai ampiamente stufato. Poi lo stesso finale di gara in cui Hammer chiede in team radio alla Mercedes di usare Bottas come il furgone del latte per distruggere la gara di Seb è di nuovo sportivamente malinconico. La sola cosa bella è che così facendo i giochi di finfo e felpato buonismo - della serie «Sono tanto felice di lottare per il titolo con Seb che è un pilotino così carino» - sono finiti. Hamilton a Baku ha corso non da campione, ma come uno che cerca rognà. E purtroppo l'ha fatta trovare. Non lo fare mai più, Seb. Ma, quanto a te, Lewis, se hai cinque minuti di tempo per vergognarti, fai pure. Provvedi.

GETTY IMAGES



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

FORCE INDIA

Poteva essere il giorno buono. Cavolo, per come è andata, col senno di poi una Force India, fate voi quale, avrebbe potuto vincere il Gp di Baku. Ma le cose hanno preso una piega del tutto diversa. D'altra parte dopo la scaramuccia dialettica di Montreal, la temperatura tra i due galli nel pollaio rosa è tale per cui la beccata appariva quasi inevitabile. Tanto che ha avuto effettivamente luogo. Ed è finita col messicano scornato, ma Ocon, pur bravissimo e in ascesa, qualche colpa ce l'ha, perché il rivale mica poteva scomparire per evitare la botta che il volitivo francese poco simpaticamente gli ha rifilato. Comunque, per carità, due piloti e un team così, averne. Perché per quanto riguarda Force India siamo di fronte alla conferma più sorprendente - anche se la definizione presenta il sapore strano e paradossale di un quasi ossimoro - dell'intero Circus 2017. Se solo fosse possibile dettare e applicare regole d'ingaggio tra le due pink panther, il futuro potrebbe sorridergli ancora di più. Però questa folle e mal gestita rivalità interna ha impedito la prima vittoria del team. Avranno mai un'altra occasione così?

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	BOTTAS
PILOTA MENO COMBATTIVO	GROSJEAN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RAIKKONEN
PILOTA MENO SFORTUNATO	RICCIARDO
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	RENAULT
SCUDERIA MENO FORTUNATA	FERRARI
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RED BULL

di Alessandro Gargantini

L'OCCASIONE
PERDUTA

Perez abbattuto dopo il ritiro, a lato, e lo stesso Ocon, sotto, non è felice del 6° posto finale. Senza il contatto fratricida, a sinistra Esteban ko, il team poteva ottenere un clamoroso exploit



COLOMBO

Harakiri in salsa rosa

SE NON SI FOSSERO TOCCATE, LE FORCE INDIA POTEVANO DIRE LA LORO NELLA LOTTA PER LA VITTORIA. OCON È COMUNQUE 6°

La telefonata rappacificatrice di Esteban Ocon a Sergio Perez alla vigilia della trasferta sulle sponde del Mar Caspio non è servita un granché. E nemmeno le tranquillizzanti parole del deputy team manager Robert Fernley, che in Canada aveva spiegato che i suoi due piloti sono abbastanza responsabili da saper gareggiare senza troppi ordini di scuderia. Il varco è arrivato subito, e i due compagni di squadra sono caduti dritti dritti nel tranello. Sul Baku Street Circuit le Pantere Rosa sono apparse in gran forma, ancora più che in Canada. La sesta posizione in griglia di Checo, poco più veloce del compagno di squadra, parlava chiara. Il bilanciamento della macchina, particolarmente a suo agio nella terzo settore del lungo tracciato azero, non poteva essere migliore. E anche l'inizio gara è stato mol-

to promettente, con il pilota di Guadalajara subito chirurgico nell'approfittare del contatto tra Valtteri Bottas e Kimi Raikkonen per artigliare la terza posizione, ben difesa dalle zampate di Max Verstappen fintanto che l'elettronica della Red Bull del talento dei Paesi Bassi ha retto. E poi una corsa ben condotta su Kimi Raikkonen e Felipe Massa, mai minacciosi negli specchietti del pilota messicano, che non ha nemmeno esitato ad attaccare Sebastian Vettel al restart dopo la prima safety car. Per Sergio Perez pareva davvero la corsa perfetta, alle spalle del duo di testa Hamilton-Vettel, e ben al sicuro dal ritorno del futuro vincitore Daniel Ricciardo, di Valtteri Bottas e Lance Stroll. Ed, invece, il brusco risveglio da quello che sembrava il più lieto dei sogni è arrivato al ventesimo giro, quando l'ennesimo restart da un regime di



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

neutralizzazione ha rimescolato le carte, con Felipe Massa che ha trovato il varco per passare e Esteban Ocon che ha provato a mettersi in scia al brasiliano, finendo per stringere contro il muro l'incolpevole Sergio Perez, successivamente destinato al ritiro. A corsa non ancora conclusa, intercettato nel garage della scuderia con sede a Silverstone, il sudamericano è parso davvero sconsolato per essere stato abbattuto, in quello che pareva essere il suo giorno migliore, dal fuoco amico del compagno di team.

Impossibile non pensarlo, oggi la pazzia dinamica della gara avrebbe portato le due Pantere Rosa a lottare per il primato. Forse l'occasione capiterà ancora, ma senza dubbio il boccone amaro sarà difficile da digerire. Sergio Perez, dopo un crash in prova, ha confermato l'ottimo feeling con il velocissimo circuito cittadino, che può spaventare date le alte velocità ma che esalta il temperamento messicano. Checo ha il chiaro obiettivo di tornare in un top team e, per quel che sta facendo vedere, la chance potrebbe arrivare. Quanto a Esteban Ocon, pur con una macchina parzialmente danneggiata, il francese è riuscito a chiudere al sesto posto, rivelandosi per Valtteri Bottas un cliente scomodo da superare. Proprio come era successo in Canada. Il viso tirato di Esteban nel dopogara tradiva il fatto che, più della soddisfazione per i punti conquistati, pesasse il rammarico contatto con Sergio.

Il telefono è ancora lì, bisognerà però vedere se il sudamericano sarà ancora pronto a rispondere. ●



LA PRESSE



di Mario Donnini



La Sauber ora è meno donna

**GIUBILATA LA TEAM PRINCIPAL MONISHA KALTENBORN
RESTA NEI RANGHI LA STRATEGA RUTH BUSCOMBE**

Ecosì è finita qui, tra Monisha Kaltenborn e la Sauber. La prima team principal nella storia della F.1 a Baku è restata a casa, lasciando il ruolo di responsabile a due momentanei facenti funzione, il team manager Beat Zehnder e il direttore tecnico Joerg Zander, ben felici di vedere Wehrlein ottimo decimo davanti a Ericsson.

In Sauber Monisha lavorava da quasi venti stagioni, dai tempi in cui era coinvolto il gruppo Kaiser e Mateschitz della Red Bull era socio. Era entrata quale laureata in giurisprudenza con master in diritto finanziario nonché esperta consulente dell'ufficio legale e negli ultimi anni era divenuta intestataria di un terzo del capitale della scuderia, quando Peter Sauber aveva deciso di tornarne al timone, dopo la dorata parentesi Bmw.

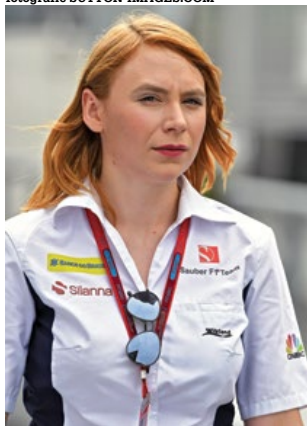
Tutto ciò fino a che nel 2016 era subentrato il gruppo finanziario Longbow a rilevare il tutto. Dove per Longbow si intende la Longbow Finance S.A. avente sede a Lully, in Svizzera, collegata al gruppo Tetra Laval, che possiede il marchio TetraPak, oltre a essere sponsor personale del pilota svedese Marcus Ericsson, il quale all'interno del team è molto più di un pilota pagante. Quindi, non è vero che la Sauber sia della TetraPak, ma è altresì reale che senza l'innescarsi di questo circolo virtuoso di soldi veri il team sarebbe finito bell'e impacchettato.

Quando, nella prima parte della stagione 2016, molti dipendenti accusavano diver-

se mensilità di stipendio in arretrato e il team faceva fatica persino a pagare i conti della prossima trasferta, fu proprio l'emissione di vivificanti bonifici da parte degli amici di Marcus a salvare baracca e burattini. I quali amici poi formalizzarono l'ingresso, entrando in prima persona nella proprietà di Sauber Holding Ag.

Le voci di un disaccordo della Kaltenborn circa l'opportunità di una gestione del team più benevola verso Ericsson che non Wehrlein ci stanno tutte, ma in sostanza vogliono dire che Monisha non stava più bene agli amici di Marcus, i quali, dall'estate scorsa, sono i veri padroni della baracca. Quindi il fatto che le abbiano silenziosamente detto "Signora, s'accomodi..." non stupisce più di tanto.

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



MONISHA SE NE VA. RUTH RESTA
Sauber da quote rosa: Ruth Buscombe resta nel team, dopo l'addio della Kaltenborn, in alto

D'altro canto la gestione dell'indiana - se ne andò a 8 anni dal paese nativo - poi naturalizzata austriaca, nel passato appena antecedente all'ingresso della Longbow s'era segnalata per conti e libri mastri non esattamente floridi. E volendo buttarla un eufemismo, si può dire che Monisha, all'agnagrafe Narang e poi divenuta signora Kaltenborn dopo esser convolata a giuste nozze con l'omonimo uomo d'affari, abbia gestito le sorti della Sauber, nei momenti più sofferiti e delicati del team, con risultati mica prossimi a finir premiati col Nobel per l'Economia. In ogni caso, anche se non è confermata la sua passione per il tressette, tutte le volte che si è rivolta alla Fom, da Ceo della Sauber, ha bussato a denari.

Ma forse il reale valore della Kaltenborn sta altrove. In scelte che la faranno ricordare per esser stata in fondo, a suo modo, coraggiosa, controcorrente e premiata da qualche soddisfazione. A lei, infatti, così unica in F.1 nel ruolo di team principal, va e resta il merito d'aver ingaggiato dallo scorso settembre per il team la fantastica Ruth Buscombe, 27enne race strategist, laureata in ingegneria a Cambridge e specialista in modelli matematici, con tre anni d'esperienze alla Ferrari e otto mesi alla Haas. In poche parole la Sauber fino alla scorsa settimana era la sola squadra non solo in F.1 ma sul pianeta Terra a vantare una team principal donna che aveva scelto al muretto una ragazza stratega. Tra l'altro con risultati dannatamente buoni, perché l'ottavo posto al recente Gp di Spagna che ha regalato punti e nobilitato la stagione al team è in gran parte frutto della scelta tattica di condurre in porto col bravo Wehrlein un primo stint praticamente infinito. Farina del sacco della Buscombe, la quale in ogni intervista rilasciata non dimentica mai di dire che resta gratissima alla Kaltenborn perché su tutti e più di tutti ha creduto in lei. Pensate un po' che stranezza questi indiani, nella F.1 2017: da una parte Malleya, il team boss più macho, inquisito, ricercato e rilasciato, corre col suo team bello rosa, colore femmina per antonomasia, dall'altra la Kaltenborn alla Sauber, la squadra d'impronta più femminile che c'è, anzi c'era, scende in pista col color azzurro, quello maschio per eccellenza. Ve be', ora anche questo fa parte del passato. A oggi Monisha resta coinvolta nella Commissione Fia che promuove la presenza delle donne nel Motorsport, anche della sua futura assenza in Formula Uno, almeno a tempi brevi, se n'è già fatta una ragione.

All the best, lady Kaltenborn. ●



di Alessandro Gargantini



COLOMBO



GETTY IMAGES

Punti di riferimento

L'OTTAVO POSTO CONQUISTATO DA SAINZ DOPO LO SVARIONE AL PRIMO GIRO RIPORTA SORRISI E SERENITÀ NELLA FORMAZIONE DIRETTA DA FRANZ TOST

Il doppio zero in classifica nella casella dei due piloti della Toro Rosso in Canada ha lasciato il segno. Certo, la confortante posizione nella graduatoria Costruttori e il bottino messo in caveau da Carlos Sainz e Daniil Kvyat parlano di una prima parte di stagione più che positiva ma all'interno della scuderia non si vogliono né distrazioni né battute d'arresto. E la sensazione che è emersa nell'approccio alla corsa sul Baku Street Circuit è stata quella di una ripartenza. Si spiegano così i quaranta minuti nelle prime due sessioni di prove libere spesi dallo staff tecnico insieme ai piloti per ridefinire il set-up di base. Il potenziale di Sainz e Kvyat è così emerso strada facendo nel corso del fine settimana sul Mar Caspio.

Oltre all'aspetto tecnico, in Toro Rosso si è lavorato sull'approccio mentale e sulla concentrazione dei due piloti, anche perché il madrileno in Canada era apparso tutto fuorché disteso. Risulta altrimenti difficilmente spiegabile l'incidente con Romain Grosjean e Felipe Massa al via della corsa sull'Isola di Notre Dame. Sul "mode" del russo incide soprattutto il divario in graduatoria con il compagno di squadra, che ha iniziato in maniera incisiva crean-

do un notevole gap. C'è poi un elemento da non trascurare che incide su entrambi, ovvero le prospettive di rimanere in seno alla scuderia di Faenza, e all'interno del mondo Red Bull, nel 2018.

Con Pierre Gasly sempre più presente nel paddock, e soprattutto vicino a Helmut Marko, la strada che porta al termine della stagione viene vissuta come un collo di bottiglia. Se si libererà un posto in Red Bull è soprattutto lì che vorrebbe andare Carlos Sainz. Se, invece, tutto nella squadra rimarrà invariato, il feeling che prevale è quello di viaggiare già su una poltrona per due.

Il lavoro di costruzione della corsa in Azerbaijan pianificato dalla squadra, sia dal punto di vista tecnico che mentale, è stato di fatto proficuo. Daniil Kvyat e Carlos Sainz hanno seguito alla lettera il piano di lavoro, che si sposa soprattutto con le preferenze dello spagnolo, e in qualifica hanno sfiorato la Q3. Difficile chiedere di più, con il pilota di Ufa undicesimo in griglia e il compagno quindicesimo, retrocesso di tre posizioni perché aveva innescato l'incidente con Romain Grosjean nel corso del primo giro nel Gran Premio del Canada.

Se, in qualifica, di spine tra i due piloti non ce ne so-



SUTTON-IMAGES.COM

ERA COMINCIATA MALE...

Sainz, sopra e in alto, ha conquistato 4 punti dopo il testacoda al primo giro. Il team principal Franz Tost, sotto, può tirare un sospiro di sollievo. A destra, un perplesso Daniil Kvyat, costretto allo stop da noie tecniche

SUTTON-IMAGES.COM





LE VOCI DELLA TORO ROSSO

GIOVEDÌ 22 GIUGNO

KVYAT: «CARLOS HA AVUTO UN COMPORTAMENTO SCORRETTO DOPO LA QUALIFICA IN CANADA. COME SI È POTUTO APPURARE DAI DATI DELLA QUALIFICA. NON HO AVUTO ALCUN GUADAGNO DALLA SCIA. POTETE PRENDERE IL SUO E IL MIO MIGLIOR GIRO IN QUALIFICA E NON C'È ALCUNA DIFFERENZA. VEDRETE LA STESSA VELOCITÀ MASSIMA NELLO STESSO RETTIFILLO. PENSO CHE VEDA DEI FANTASMI. LA NOSTRA È UNA STRATEGIA CHIARA, A ROTAZIONE. PER FAVORIRE ENTRAMBI. UNA VOLTA STO DIETRO IO, UNA VOLTA STA DIETRO LUI. A BAKU TOCCHEREBBE A CARLOS OTTENERE UN 'RIMORCHIO', MA NON SONO SICURO CHE VOGLIO COLLABORARE. PER QUANTO MI RIGUARDA È TUTTO CHIARO COME IL CIELO. SE LUI HA QUALCHE DOMANDA DA FARMI È LIBERO DI VENIRE DA ME E PARLARMI. SE È ABBASTANZA CORAGGIOSO. SE NON LO È, VERRÀ A PARLARE CON VOI DELLA STAMPA PER INVIARE I SUOI MESSAGGI NASCOSTI».

SAINZ: «PREFERISCO NON PARLARE DELL'ARGOMENTO. È UNA COSA INTERNA DELLA SQUADRA. HO GIÀ ESPRESSO LA MIA OPINIONE E I MIEI PENSIERI RIGUARDO TALE SITUAZIONE. RITENGO CHE VI SIA STATO UN ATTEGGIAMENTO CHIARAMENTE INGIUSTO NEI MIEI CONFRONTI, SPECIALMENTE IN QUEL TIPO DI CIRCUITO. L'HO DETTO A LORO, NE ABBIAMO DISCUSO E CE NE SIAMO GIÀ DIMENTICATI AVENDO TROVATO UNA SOLUZIONE».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

KVYAT: «OGGI IL NOSTRO PROGRAMMA È STATO UN PO' COMPRESSO MA, COMUNQUE, SIAMO RIUSCITI A COMPLETARNE LA MAGGIOR PARTE. ANCHE SE NON HO POTUTO FARE TANTI GIRI COME AVREI VOLUTO. I RUN CHE ABBIAMO SVOLTO SONO STATI BUONI. ANCHE SE NON È ANCORA TUTTO CHIARO, POICHÉ LE CONDIZIONI ERANO DIFFICILITOSE. ERA PIUTTOSTO FACILE COMMITTERE DEGLI ERRORI, CERCHEREMO DI METTERE TUTTO INSIEME DOMANI PER VEDERE A CHE LIVELLO SIAMO. NON PENSIAMO DI ESSERE IN UNA SITUAZIONE NEGATIVA, MA DOBBIAMO PROGREDIRE... DOMANI È UN NUOVO GIORNO!».

SAINZ: «NON LA PIÙ FACILE DELLE GIORNATE. DURANTE LE LIBERE 1 ABBIAMO AVUTO QUALCHE PROBLEMA CON IL BILANCIAMENTO DELLA VETTURA E NON SIAMO RIUSCITI A MIGLIORARE RAPIDAMENTE. QUESTO CI HA PORTATI A FARE DEI CAMBIAMENTI PRIMA DELLE LIBERE 2. NELLA SESSIONE DI QUESTO POMERIGGIO MI SONO SENTITO MOLTO PIÙ A MIO AGIO CON LA VETTURA. SFORTUNATEMENTE, NON SONO RIUSCITO A SFRUTTARE QUESTO MIGLIORAMENTO A CAUSA DEL TRAFFICO E DELLE TANTE BANDIERE GIALLE... PENSO DI AVER FATTO CIRCA 15 GIRI SULLE SUPERSOFT, MA NON HO POTUTO SPINGERE DAVVERO

IN NESSUNO DI QUESTI! MA CI SIAMO RITROVATI TUTTI NELLA STESSA SITUAZIONE, QUINDI È MOLTO DIFFICILE GIUDICARE DOVE SIAMO. MI ASPETTO DI MIGLIORARE DOMANI. NON APPENA RIUSCIREMO A METTERE INSIEME UN GIRO SULLE SUPERSOFT».

EGGINTON: «L'EQUILIBRIO COMPLESSIVO DELLA VETTURA VA BENE E, NONOSTANTE CI SIA ANCORA DEL LAVORO DA FARE STASERA PER FARE UN ULTERIORE PASSO AVANTI IN VISTA DELLE LIBERE 3, NON VEDIAMO L'ORA DI AFFRONTARE LE PROSSIME SFIDE CHE INCONTREREMO NEL RESTO DEL WEEKEND».

DOMENICA DOPO IL GP

SAINZ: «CHE GARA PAZZESCA! GIÀ IN PARTENZA È STATA DURA. QUANDO SONO ARRIVATO IN CURVA 1, HO VISTO DANIIL CHE RIENTRAVA VERSO LA PISTA E HO DOVUTO RAPIDAMENTE SCHIVARLO PER EVITARE UN INCIDENTE... SAREBBE STATO UN VERO DISASTRO PER LA SQUADRA! PER EVITARLO SONO ANDATO IN TESTACODA, MA È STATO UN SACRIFICIO CHE HO DOVUTO FARE. DA QUEL MOMENTO IN AVANTI HO MANTENUTO LA CALMA E, CON MOLTA PAZIENZA, ABBIAMO RECUPERATO DALL'ULTIMA ALL'OTTAVA POSIZIONE SENZA COMMITTERE ERRORI. DEVO DIRE CHE È STATO DIFFICILE MANTENERE LA CONCENTRAZIONE TRA SAFETY CAR E BANDIERA ROSSA... MA OGGI POSSO DIRE DI ESSERE SODDISFATTO DEL RISULTATO FINALE».

KVYAT: «HO GUARDATO LA GARA COL CUORE TRISTE, PERCHÉ C'ERANO TANTE OPPORTUNITÀ DA COGLIERE, E' SUCCESSO DI TUTTO ED IO AVREI VOLUTE ESSERC! È ESTREMAMENTE DELUDENTE, PERCHÉ PENSO CHE OGGI AVREMO POTUTO SEGNARE DEI BUONI PUNTI. PURTROPPO LA VETTURA SI È SPENTA E CI HA LASCIATI A PIEDI... FINO ALLA GARA DI OGGI, IL FINE SETTIMANA ERA STATO PERFETTO E AVEVO PROVATO A FARE DEL MIO MEGLIO. MA QUANDO ACCADONO COSE FUORI DAL MIO CONTROLLO, COSA POSSO FARCI?! CONTINUERÒ A COMBATTERE E LAVORARE DURAMENTE. HO SOLO BISOGNO DI FARE COME SEMPRE IL MIO LAVORO E NON LASCIARMI ABBATTERE DA GIORNI COME QUESTO».

TOST: «FIN DALL'INIZIO SAPEVAMO CHE QUELLE DEL CANADA E DELL'AZERBAIJAN ERANO PISTE A NOI POCO CONGENIALI, TUTTAVIA SIAMO RIUSCITI A CONQUISTARE DEI PUNTI. PURTROPPO ABBIAMO PERSO LA QUINTA POSIZIONE NEL CAMPIONATO COSTRUTTORI A FAVORE DELLA WILLIAMS. ORA DOBBIAMO LOTTARE, MA SONO FIDUCIOSO CHE, PRIMA O POI, TORNEREMO IN QUELLA POSIZIONE. ADESSO ANDIAMO IN AUSTRIA, DOVE SPERIAMO DI ESSERE PREPARATI AL MEGLIO PER FINIRE IN ZONA PUNTI CON ENTRAMBE LE VETTURE».

GETTY IMAGES

no state, la scintilla tra i due è arrivata subito al via. Con il russo in ritardo sui freni e arrivato lungo nella curva che segue lo start. Nella manovra di rientro in pista, Kvyat ha finito con l'intralciare la strada al compagno che, nel cambio di direzione, tradito forse dalle gomme ancora fredde, è andato in testacoda. «Daniil è rientrato come un matto, mi ha fatto uscire!» ha subito inveito il pilota iberico, che ha dovuto accodarsi in fondo al gruppo.

Non è però andato molto lontano il russo, che ha lasciato la sua vettura piantata lungo la pista a causa di un guasto ed ha costretto gli stewards a fare scendere in pista la safety car, che ha consentito al compagno di accodarsi a gruppo compatto ed effettuare il pit-stop. La rimonta di Sainz è poi proseguita in maniera quasi scientifica, prima nei confronti delle Sauber, poi sulla McLaren di Fernando Alonso.

I quattro punti colti in Azerbaijan da Sainz sono utilissimi per la scuderia di Faenza per riprendere il ritmo e il morale con quello che fino ad ora è stato il pilota sul quale maggiormente ha potuto fare affidamento.

«Andare a punti è sempre un fattore positivo e lo è soprattutto in una gara imprevedibile come questa - spiega Sainz - . In questo fine settimana non è stato affatto semplice, tra la prima e la seconda sessione di prove abbiamo di fatto ribaltato la macchina, andando nella direzione giusta con le nostre scelte. Il ritmo che abbiamo espresso in prova non riflette il nostro valore, visto che avrò abortito almeno quindici giri buoni a causa di bandiere gialle e altre vetture che ci hanno intralciato».

Ora si punta dritti sulle classiche piste europee, con il Red Bull Ring tra due settimane e, soprattutto, un punto di partenza migliore rispetto al restart del post Canada, anche per contrastare il ritorno della Williams nel Mondiale Costruttori. ●



Alonso ai primi punti

PARTITO CON UNA PENALITÀ SIDERALE, MATADOR HA LOTTATO COME UN LEONE, GIUNGENDO 9° E MUOVENDO LA CLASSIFICA

Dal giardino di casa metaforicamente parlando, viste le quaranta posizioni di penalità in griglia, ai due punti del nono posto finale. Quello di Fernando Alonso è l'ennesimo weekend della seconda esperienza McLaren nel quale lo spagnolo fa di necessità virtù e, tenendosi lontano dai tanti, troppi guai e pericoli che si annidano sul tracciato di Baku, porta a casa un insperato traguardo a punti. Risultato che ancora una volta denota la sua voglia di far bene a fronte di una pochezza McLaren limitata, questa volta, solamente da un raro arrivo al traguardo di entrambe le vetture, con lo spagnolo appunto nono e Stoffel Vandoorne dodicesimo.

Un weekend, quello di Fernando, in salita sin dall'inizio: immancabile, ormai, il problema al venerdì con la Mcl32 che lascia a piedi lo spagnolo per colpa del cambio. Protezione laterale gettata via come ormai da prassi e istruzioni ai commissari, a dir la verità non al top della preparazione, per il recupero della monoposto che sfruttando la pendenza del tracciato (e ormai in folle) inizia a muoversi da sola, come per dire «*Senza Power Unit vado più forte*». Si arriva alla qualifica e un circuito come quello di Baku, caratterizzato dal rettilineo più lungo del mondiale, non può che mettere in evidenza l'handicap peggiore della McLaren: la velocità di punta. Infatti la Speed Trap in qualifica parla chiaro, chiarissimo: 315 km/h per entrambe le Mcl32, che pagano 15 km/h alle monoposto più veloci. Una sentenza per Fernando e Stoffel che vengono eliminati in Q1. Ma non è finita, perché in ogni caso il destino per l'inizio della gara è già segnato prima delle qualifiche, con la notizia della sostituzione di più parti della Power Unit per entrambi i piloti. A Fernando vengono cambiati turbina, motore termico, Mgu-H e Mgu-K per un totale di quaranta posizioni di penalità in griglia di partenza. Di ma-

le in peggio: sembra l'anticamera di una domenica da incubo.

Per fortuna, però, la provvidenza dà una mano alla McLaren e a Fernando, che un'altra domenica nera dopo il ritiro canadese degli ultimi giri (mitigato dal fantastico bagno di folla in tribuna), non la merita. E così, tra una Safety-Car e l'altra, detriti in pista, una bandiera rossa da lui stesso invocata via radio, incidenti e ruotate dalle quali lo spagnolo si è tenuto ben distante, un ritiro dopo l'altro si prospetta a poco a poco la possibilità di lottare non solo per un buon piazzamento relativamente alle potenzialità reali ma, addirittura, per i punti. Ed è qui che Nando ci mette del suo, tenendosi il più possibile vicino agli avversari lì dove lui può fare la differenza, ovvero la parte mista, per poi agguantare la scia sull'autostrada di oltre due chilometri che riporta sul traguardo. Lo sforzo viene premiato e i guai illustri dei vari Raikkonen, Verstappen, Perez, Kvyat permettono allo spagnolo di portare a casa due punti difficilmente immaginabili alla vigilia di un Gran Premio rivelatosi tutt'altro che pronosticabile. È una stagione, la terza di Alonso in questa McLaren, di autentica Passione, ma in fondo al tunnel si vede la luce. Mansour Ojeh ha di fatto scaricato Honda dopo l'ennesimo problema di venerdì («*Abbiamo trascorso un anno terribile nel 1994 con Peugeot, ma questa volta Honda ha completamente sottovalutato il lavoro da fare*») e probabilmente il futuro riserva il ritorno alla motorizzazione Mercedes, al momento ancora la migliore del Circus. Un passo indietro che sancirebbe il fallimento di un matrimonio mai decollato con i giapponesi ma, al tempo stesso, una scelta ormai necessaria per tornare a essere la vera McLaren. Lo sperano i tifosi, se lo augura la Formula Uno, lo merita Alonso. ●

LA PRESSE



COLOMBO



UNA CORSA RICCA DI DUELLI E COMBATTIVITÀ

Anche se i duelli non sono contro top team, Alonso a Baku ha sfoggiato la grinta dei giorni migliori, al volante di una McLaren in grado di finire la gara in zona punti

Il complesso tracciato cittadino di Baku, quest'anno ha ospitato la prima edizione del Gran Premio d'Azerbaijan, dopo che la Formula Uno lo aveva sperimentato lo scorso anno come sede del Gp d'Europa. L'ingegner Gian Paolo Dallara, la cui storica azienda realizza i telai per il team Haas F1 sin dall'esordio della scuderia americana, s'è detto entusiasta per il finale al fotofinish che ha visto protagonisti Lance Stroll e Valtteri Bottas. Dallara ha sottolineato la tensione che ha caratterizzato la corsa nell'Azerbaijan, definendola una gara che è valsa assolutamente la pena vedere.

- Ingegnere, innanzitutto un suo commento sul tracciato cittadino di Baku: le piace?

«Dal punto di vista estetico è bello e oltretutto offre delle gare vere. È giusto cercare piste dove si arriva al bloccaggio in frenata, dove viene fuori il pilota e dove questo è costretto a fare acrobazie. Hamilton e Vettel, ad esempio, sono riusciti ad andare molto forte in condizioni disperate. Per essere un tracciato cittadino è abbastanza diverso da quelli tradizionali, con un bel mix di curve diverse... Lo promuovo!».

- A suo giudizio, in qualifica è stata la Ferrari ad essere al di sotto del suo potenziale oppure è sta-



LAUDA HA DETTO CHE L'INCIDENTE AL VIA ERA COLPA DI BOTTAS, POI PERÒ HA ASSOLTO IL SUO PILOTA

GIANPAOLO DALLARA



SUTTON-IMAGES.COM

Ma Vettel poteva evitare!

DALLARA NON ASSOLVE IL FERRARISTA PER IL CONTATTO CON HAMILTON PERÒ NEPPURE LO CONDANNA. E SE I COMMISSARI NON L'AVESSERO SANZIONATO...

ta la Mercedes che ha sorpreso in positivo, considerando le difficoltà iniziali del venerdì?

«Un briciolo di delusione c'è stata per la Ferrari, la speranza era che non si ripetessero certi predomini come quello visto negli ultimi anni. Forse i "manetini" la Mercedes li ha ancora ma la Ferrari in gara ha dimostrato di esserci eccome. Le corse automobilistiche, a volte, rendono la qualifica fin troppo importante e il mio timore è che la Mercedes abbia recuperato il vantaggio che aveva in prova. Spero di essere smentito... La mia sensazione, risultata alla mano, è che la qualifica evidenzia maggiormente le qualità delle vetture, mentre in gara emergono maggiormente le abilità dei piloti. Sono dati interessanti».

- Grande corsa per Lance Stroll, autore della miglior prova personale in qualifica e splendido terzo in gara, beffato al fotofinish da Bottas. Secondo lei, Stroll sta trovando una maggior fiducia nei

propri mezzi? Come giudica il debuttante del team di Grove?

«Stroll sembrava essere arrivato in Formula Uno troppo presto, con spinte molto robuste. Il suo inizio è stato non esaltante ma in Azerbaijan ha fatto una grande gara. Mi auguro possa diventare un campione».

- Ricciardo ha effettuato un grandioso sorpasso in staccata, sopravanzando in un colpo solo entrambe le Williams: manovra fondamentale, con il senno di poi, per il successo. Possiamo dire che il sorpasso è una specialità dell'australiano?

«Ricciardo è uno che va forte, non c'è dubbio. È uno di quei piloti che non sarei sorpreso se diventasse un giorno campione del mondo. Ha tutto il potenziale per meritare il primo gradino, Daniel è un pilota vero».

- Al via un contatto evidente tra Raikkonen e Bottas che ha danneggiato entrambi, in particolare





il numero 77 Mercedes. Lo archiviamo come incidente di gara, oppure rileva una colpa in particolare da parte di uno dei due piloti?

«In partenza, quando tutti cercano di guadagnare posizioni, accadono contatti di questo tipo. Il tutto mi ha fatto pensare ad un incidente di gara, sono episodi che possono accadere. Lauda ha asserito che si è trattato di un errore di Bottas ma tutto sommato ha assolto il suo pilota».

- Concorda nel dire che i problemi tecnici hanno pesantemente limitato il potenziale di Verstappen in questo week-end?

«La Rb13 dell'olandese pecca sempre più di affidabilità... Max poteva vincere, non c'è dubbio. L'olandese è un campione vero, un pilota da prima fila. Quest'anno sono capitate praticamente tutte a lui ma statisticamente, nella seconda parte di campionato, dovrebbe avere un po' più di fortuna dalla sua».

- I problemi cronici ai freni non hanno risparmiato Grosjean, mentre Magnussen, potendo contare su una vettura molto bilanciata, ha disputato una gara memorabile che lo ha visto ad un certo punto in zona podio e settimo alla fine.

«Sicuramente un buon risultato per Haas. Purtroppo, Grosjean continua ad avere problemi ai freni ma non sono in condizioni di esprimere un giudizio. Force India stava disputando una grande gara, poi un eccesso di agonismo da parte di Ocon ha danneggiato la corsa di entrambi i piloti. Un errore grave per un giovane molto promettente. Il team indiano merita senz'altro molti complimenti perché, con i mezzi che ha, ottiene spesso gran-

**COMPRESIBILE
LO STATO D'ANIMO
DI VETTEL. PENSAVA
D' AVERE
COMPROMESSO
LA SUA GARA**

GIANPAOLO DALLARA



**CORPO A CORPO
PER LE VIE DI BAKU**

Raikkonen mentre sta per essere speronato da Bottas, poco dopo il via, in alto. Secondo l'ingegner Dallara, a sinistra, si è trattato di un normale incidente di gara

di prestazioni. Un chiarimento a quattr'occhi tra i piloti e il team sicuramente non guasterebbe dopo i fatti dell'ultimo Gp. Quanto a Ocon, penso vada compreso, perché questi ragazzi hanno la possibilità di fare bella figura all'interno di un Campionato del Mondo con vetture non di prima fascia. Lui e Perez sono due piloti che hanno probabilmente lo stesso potenziale».

- Safety car con manie di protagonismo: praticamente rientrata e poi uscita nell'arco di pochi minuti al 17° giro. Forse qualche errore d'inesperienza di troppo da parte dei commissari di percorso a Baku?

«In Formula 1, forse, c'è una drammatizzazione eccessiva della presenza della safety car. Nelle gare americane è insolito che non ci sia la presenza della vettura di sicurezza, soprattutto nei circuiti cittadini. Quanto agli organizzatori, probabilmente c'è poca dimestichezza con le squadre e i mezzi di recupero vetture rispetto a quanto accade da altre parti».

- Chiudiamo parlando del contatto tra Hamilton e Vettel sotto regime di safety car. Qual è il suo punto di vista?

«Dal video non si capisce bene se Vettel è colpevole di non aver tenuto entrambe le mani sul volante o se è stato Seb a sterezare contro la vettura di Hamilton. È comprensibile lo stato d'animo di Vettel, che in quel momento poteva pensare d'aver compromesso la sua gara con la possibilità della rottura della vettura o dell'ala, in seguito alla frenata di Lewis. Il fallo di reazione, tuttavia, non si fa. Diciamo che, se i commissari si fossero dimenticati di sanzionare Vettel, sarei stato contento!». (ride). ●

SONO 21 I GP PREVISTI NEL CALENDARIO MALGRADO DUE INCERTEZZE

LE PRIME DATE 2018

SECONDO HORNER

NIENTE DUBBI SUI PILOTI 2018

I piloti Red Bull sono oggetti del desiderio nel mercato? Sottolinea il team principal Chris Horner: «Senza alcun dubbio, sia da parte mia che della squadra, Daniel e Max saranno con noi anche nel 2018. Il resto sono solo speculazioni. Siamo molto soddisfatti dei nostri attuali piloti e loro vogliono solo essere più veloci. I loro sono contratti junior, mentre Vettel fu un grado di rinegoziare il suo dopo il secondo titolo e questo comprendeva la clausola sulle prestazioni che gli ha dato la possibilità di passare alla Ferrari. Ricciardo e Verstappen non possiedono un'opzione simile».



RUBENS E LA ROSSA

BARRICHELLO PARLA DEI TEMPI D'ORO

La ricetta della Ferrari vincente ai tempi di Schumi e Barrichello, l'ha svelata lo stesso Rubens nei giorni scorsi: «Ai miei tempi in Ferrari ciò che ci rendeva veloci era semplicemente la corrispondenza dei dati tra la galleria del vento e la pista. Loro potevano dirmi: "Ok, ora avremo una migliore velocità di ingresso in curva", ed era fantastico, come facevano a sapere le cose così dannatamente con precisione? La vettura faceva qualsiasi cosa che dicevano. Se metti insieme il gruppo giusto puoi vincere».

21 Gp in calendario e due asterischi. È stata ufficializzata nei giorni scorsi la prima bozza del calendario del Mondiale di F1 2018. Ha spiegato Chase Carey: «Ovviamente il calendario non è troppo diversi da quello di quest'anno. Abbiamo dovuto comprimere un po' le gare tra giugno e luglio perché il 15 luglio del prossimo anno ci sarà la finale dei Mondiali di calcio e non potevamo chiedere a un promotore di gestire la concomitanza. Abbiamo, invece, chiesto alle squadre se fosse gestibile per loro la situazione e ci siamo sentiti rispondere affermativamente visto che si tratta di tre gare in Europa e geograficamente ravvicinate». In merito ai due asterischi che compaiono accanto ai Gp di Cina e Singapore, uno dei boss di Liberty Media ha sottolineato: «Vogliamo correre a Shanghai e Singapore. Stiamo negoziando nuovi accordi che non sono ancora stati siglati, ma abbiamo dei buoni rapporti con i promotori e la nostra aspettativa è quella di avere anche quelle due gare in calendario. Non ne avremmo messe 21 se ci fossero stati dei dubbi, ma la realtà è che ad oggi non abbiamo ancora firmato il contratto». Per quanto riguarda il calendario 2018 se da un lato viene riproposta la concomitanza tra Gp a Montecarlo e 500 Miglia di Indianapolis, dall'altra è stata evitata come quest'anno la sovrapposizione con la 24 Ore di Le Mans.

CALENDARIO 2018

25 marzo	Australia
8 aprile	Cina*
15 aprile	Bahrain
29 aprile	Azerbaijan
13 maggio	Spagna
27 maggio	Monaco
10 giugno	Canada
25 giugno	Francia
1 luglio	Austria
8 luglio	G. Bretagna
22 luglio	Germania
29 luglio	Ungheria
26 agosto	Belgio
2 settembre	Italia
16 settembre	Singapore*
30 settembre	Russia
7 ottobre	Giappone
21 ottobre	Usa
28 ottobre	Messico
11 novembre	Brasile
25 novembre	Abu Dhabi

DOPO LE DIMISSIONI DI MONISHA KALTENBORN DAL TEAM SVIZZERO

VASSEUR, PROSSIMA IDEA SAUBER?



A radio box il nome di Frederic Vasseur è su quasi tutte le frequenze come sostituto di Monisha Kaltenborn alla Sauber. Il francese, fino alla passata stagione team principal della Renault è anche co-proprietario del team Art, è diventato una possibilità concreta per il team elvetico che in un primo momento aveva puntato su Colin Kolles. «Stiamo parlando con Vasseur - ha detto Pascal Picci, uno dei proprietari della Sauber - Ma non c'è nulla di ufficiale. Ci sono anche altri candidati».

IN CHIAVE IRIDATA

KIMI POSSIBILE ALTRUISTA SE...

Iceman, interrogato sul ruolo che potrà ricoprire in questa stagione, si è sbilanciato affermando: «Le regole nel team sono chiare: a noi è consentito di correre, ma dobbiamo anche fare quello che ci viene chiesto. Quando non avrò la possibilità matematica di lottare per il titolo, aiuterò il mio compagno. È una cosa che ho già fatto in passato».

LENTE D'INGRANDIMENTO



A sinistra, Hulkenberg con una baby fan, sopra, e una proposta di matrimonio ai box Mercedes



COL ROOKIE AUER

FORCE INDIA NEI TEST UNGHERESI

Ci sarà spazio anche per Lucas Auer nei test che si terranno sulla pista di Budapest subito dopo la disputa del Gp d'Ungheria in programma domenica 30 luglio. Il 22enne, nipote di Gerhard Berger scenderà in pista con una Force India. Su di lui Toto Wolff ha detto: «Ha tutto il necessario per una carriera in Formula Uno».

CON LA MERCEDES W08

ANCHE RUSSELL A BUDAPEST

Ci sarà anche un altro volto nuovo ai test F.1 in programma a Budapest dopo il Gp d'Ungheria. Il 19enne britannico George Russell (nella foto sotto), Junior Mercedes, all'Hungaroring guiderà la W08 per lui sarà il debutto assoluto su una monoposto di F.1.



IL PRESIDENTE FIA DICE CHE A MEDIA SCADENZA POTREBBERO ENTRARE DUE SQUADRE

UN NUOVO TEAM F.1? TODT LO ESCLUDE A BREVE, MA...

Aggiunge un posto a tavola la Formula Uno? Arriverà finalmente un nuovo team? «Sarebbe folle pensare che un nuovo team possa essere pronto in otto mesi o anche meno». Lo ha sottolineato il presidente della Fia Jean Todt. Si parla di una nuova squadra con capitali cinesi e organizzazione inglese intenzionata a entrare nel Circus. Ha chiarito Todt: «Circolano sempre delle indiscrezioni, abbiamo tuttavia un interesse da parte di alcune squadre. Quando riterremo sarà il momento indiremo un bando di gara. Al momento abbiamo 10 team e l'idea è di arrivare fino a 12. C'è l'opportunità per riuscirci, sarà possibile se avremo uno o due nuovi arrivati. Anzitutto dobbiamo esaminare la richiesta, passa da un audit necessario per scoprire chi sono i potenziali acquirenti. Se si tratta di un grande costruttore è semplice. Nel caso di un privato, serve molta più attenzione. Poi, accertato il vero interesse e assicurate le loro capacità, come nel caso della Haas, allora solo dopo faremo un bando di gara».

ALLA RENAULT IL TEAM PRINCIPAL ABITEBOUL FRENA

KUBICA? PRESTO PENSARE AL RITORNO

C'è un futuro per Kubica con Renault in F.1? Ecco che cosa ha detto il team principal Abiteboul: «Penso che in questa occasione tutti noi dobbiamo prestare attenzione e non vogliamo creare aspettative in nessuno, incluso lo stesso Robert. Sapete che abbiamo un contratto a lungo termine con Hulkenberg e un contratto a tutto il 2017 con Palmer. Ma ad un certo punto dovremo esaminare le opzioni per la prossima stagione. Se in quel momento Robert diventa un'opportunità, possiamo valutarla. Ma al momento non rientra nella nostra lista. Ci sono ancora molte cose che deve compiere affinché possa essere preso in considerazione». Stuzzicato sull'argomento Nico Hulkenberg ha sottolineato: «Robert è un grande, sarei felice di vederlo tornare, ma non conosco i dettagli. So che il suo test è andato bene ma non sono discuto che sia il principale candidato per il sedile della Renault. Forse è ancora presto per pensare a un suo ritorno».



UN LIBRO SU NIVOLA

CESARE FA CENTRO!

Dopo "L'antilegenda di Nuvolari" (1972), "Tazio vivo - La febbre Nuvolari" (1987) e "Nuvolari, la leggenda rivive" (2003), il grande Cesare De Agostini produce "Nuvolari, lui". E l'autore ancora una volta produce un'opera che tanto dà dal punto di vista della ricerca, della poesia del narrato e dello spessore storico. Potendo anche contare su una veste tipografica di altissimo livello. D'altro canto, ogni volta che Cesare De Agostini produce un libro su Nuvolari, la leggenda del Nantovano Volante si fa più tridimensionale e decifrabile, così ben inquadrata dalla conoscenza di chi scrive: la miglior chiave per definire e interpretare il più grande personaggio nella storia del Motorsport. "Nuvolari, lui" di Cesare De Agostini, 240 pagine, Editore Ponchiroli, bilingua italiano-inglese. Prezzo 54.80 euro



Sopra, Valsecchi intervista il poleman Hamilton. A lato, l'artista Tarkan in concerto quale contorno a Baku



Antonio Giovinazzi, sopra, ha ricevuto il premio Castellotti dal presidente del Ferrari club Brescia Luciano Dal Ben

GP AZERBAIJAN IL TABELLONE



GETTY IMAGES

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Bottas	1°	36"262
Grosjean	3°	20"776
Ricciardo	5°	23"361
Vandoorne	5°	21"423
Hamilton	12°	20"418
Vettel	12°	20"059
Pérez	12°	20"598
Raikkonen	12°	23"237
Massa	12°	21"453
Ocon	12°	20"493
Bottas	12°	20"407
Magnussen	12°	20"391
Alonso	12°	21"217
Sainz	12°	21"040
Ericsson	12°	23"906
Wehrlein	12°	31"122
Stroll	13°	22"625
Hülkenberg	13°	21"263
Ricciardo	13°	20"198
Wehrlein	13°	22"356
Grosjean	14°	21"069
Ericsson	17°	26"051
Wehrlein	17°	34"847
Bottas	17°	14"978
Pérez	20°	26"34"609
Ocon	20°	31"657
Raikkonen	20°	26"23"848
Wehrlein	21°	22"390
Hamilton	22°	21"50"768
Vettel	22°	21"50"808
Massa	22°	21"50"671
Stroll	22°	21"52"728
Ricciardo	22°	21"53"343
Hülkenberg	22°	21"53"641
Magnussen	22°	21"52"704
Alonso	22°	21"53"187
Sainz	22°	21"53"693
Grosjean	22°	21"53"665
Ericsson	22°	21"54"950
Vandoorne	22°	21"54"189
Bottas	22°	21"53"511
Ocon	22°	21"53"873
Wehrlein	22°	21"55"645
Hamilton	31°	27"025
Vettel (10s S&G)	33°	29"317
Vandoorne	33°	20"446
Pérez	33°	14"951
Raikkonen	33°	14"943
Grosjean	36°	24"486

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

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	51	2:03'55"573	148,176	1'44"882	46
2°	18	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 3"904	148,098	1'43"925	51
3°	15	L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 4"009	148,096	1'45"108	44
4°	12	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	51	a 5"976	148,057	1'43"441	47
5°	10	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 6"188	148,053	1'43"469	46
6°	8	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 30"298	147,575	1'45"634	39
7°	6	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	51	a 41"753	147,348	1'46"312	45
8°	4	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	51	a 49"400	147,198	1'45"866	46
9°	2	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	51	a 59"551	146,999	1'45"168	49
10°	1	P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 1'29"093	146,421	1'47"120	46
11°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 1'31"794	146,369	1'47"186	45
12°		S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	51	a 1'32"160	146,362	1'46"648	45
13°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	50	a 1 giro	144,942	1'46"831	45
14°		K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	46	Cons.incid.	140,495	1'45"542	44

NON CLASSIFICATI

		S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	39	Incidente	133,168	1'45"588	37
		F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	25	Sospensione	114,629	1'47"340	10
		N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	24	Incidente	113,142	1'48"536	9
		M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	12	Motore	193,697	1'46"398	10
		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	9	Elettronica	194,416	1'48"394	9
		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	7	Accensione	174,458	1'51"673	5

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO L'OTTAVO GRAN PREMIO

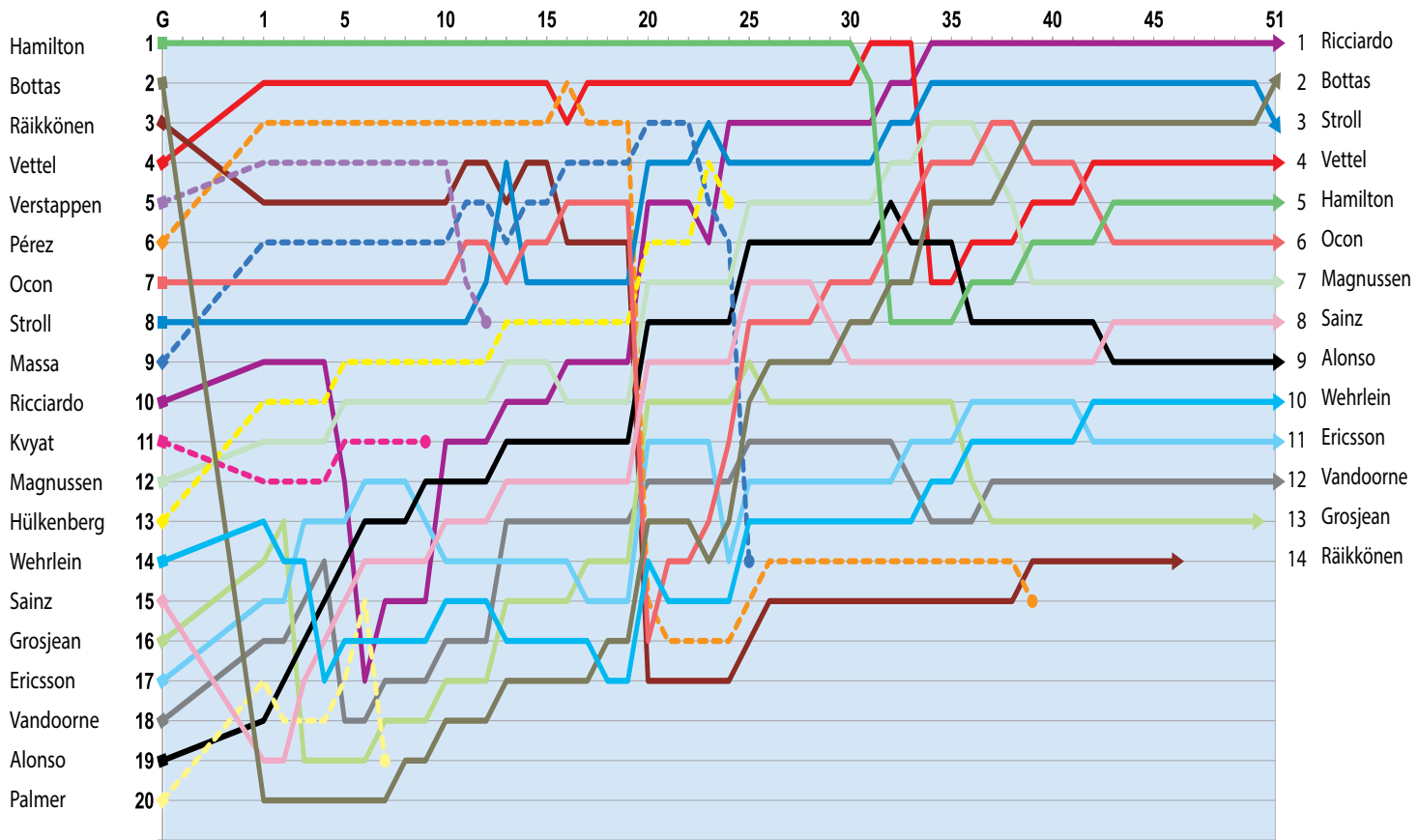
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	2	2	3	2	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	2	2	3	2	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	2	4	3	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	2	3	2	2	2	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	2	2	2	2	1	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	2	2	2	2	1	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	5	7	7	5	4	4
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	4	7	7	4	5	5
TORO ROSSO	KVYAT	RENAULT	3	3	3	2	2	2
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	2	2	3	3	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	3	2	2	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	2	3	2	2	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	2	2	3	2	3	3
RENAULT	PALMER	RENAULT	3	4	3	2	1	2
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	2	2	2	2	2	2
SAUBER	WEHRLEIN	FERRARI (2016)	2	2	2	2	2	3

AZERBAIJAN | 8ª gara del mondiale F1 | 25 giugno 2017 | Baku street circuit (6.003 km)
 | Distanza: 306.049 km Giri: 51 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

LEGENDA

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

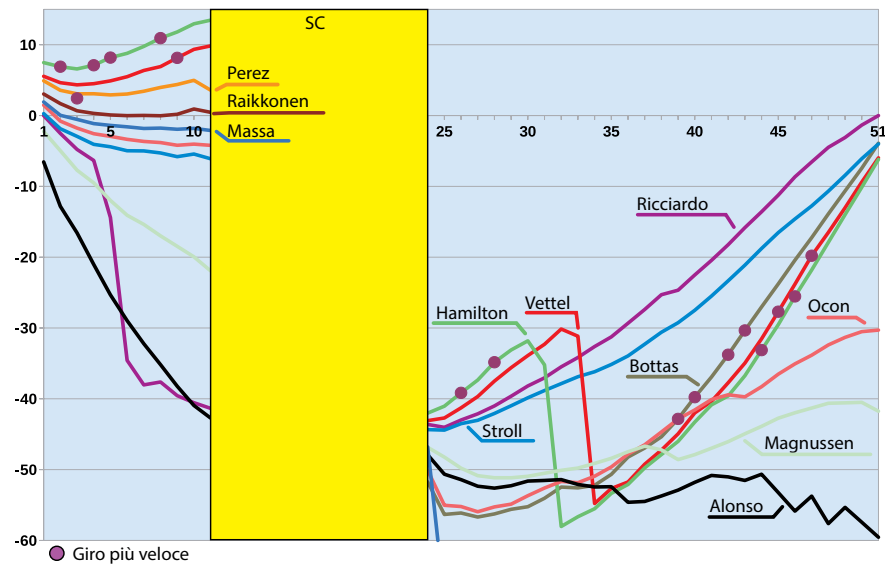
L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
 210 METRI DOPO L'ULTIMA CURVA

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Magnussen	330,3	Ricciardo	336,4
Ericsson	330,1	Bottas	336,1
Ocon	330,1	Ocon	336,0
Ricciardo	328,6	Raikkonen	334,1
Bottas	327,9	Hamilton	333,2
Hamilton	326,9	Alonso	332,8
Kvyat	326,7	Grosjean	332,0
Stroll	326,3	Pérez	331,0
Massa	324,8	Sainz	330,1
Pérez	323,8	Magnussen	330,1
Verstappen	323,2	Vettel	329,6
Vettel	322,9	Hülkenberg	329,3
Raikkonen	322,2	Stroll	329,0
Grosjean	321,7	Verstappen	326,2
Sainz	320,3	Palmer	325,0
Wehrlein	320,2	Massa	324,5
Hülkenberg	320,1	Kvyat	323,7
Vandoorne	315,6	Ericsson	323,5
Alonso	315,3	Vandoorne	322,9
		Wehrlein	321,3

I DISTACCHI



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

GP AZERBAIJAN IL TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+)
1'40"593 media 214,834 km/h
Primato precedente:
N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)
1'42"520 media 210,795 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

S. Vettel (Ferrari SF70H)
1'43"441 media 208,919 km/h
Primato precedente:
N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)
1'46"485 media 202,946 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid)
1h32'52"366 media 197,721 km/h

PROVE LIBERE

VENERDÌ 23 GIUGNO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Verstappen	1'44"410	1'43"362
2° Bottas	1'45"737	1'43"462
3° Ricciardo	1'44"880	1'43"473
4° Raikkonen	1'46"000	1'43"489
5° Vettel	1'44"967	1'43"615
6° Stroll	1'46"649	1'44"113
7° Pérez	1'45"398	1'44"306
8° Kvyat	1'46"617	1'44"321
9° Ocon	1'45"752	1'44"484
10° Hamilton	1'45"497	1'44"525
11° Massa	1'45"968	1'44"609
12° Alonso	1'47"551	1'45"515
13° Sainz	1'47"501	1'45"733
14° Magnussen	1'46"721	1'45"831
15° Hülkenberg	1'47"217	1'46"003
16° Palmer	1'48"525	1'46"061
17° Vandoorne	1'47"446	1'46"174
18° Grosjean	1'46"837	1'47"722
19° Wehrlein	1'49"048	1'47"150
20° Ericsson	1'49"937	1'47"347

SABATO 24 GIUGNO

	3ª SESSIONE
1° Bottas	1'42"742
2° Raikkonen	1'42"837
3° Hamilton	1'43"158
4° Ricciardo	1'43"287
5° Ocon	1'43"344
6° Verstappen	1'43"614
7° Massa	1'43"738
8° Kvyat	1'43"908
9° Stroll	1'44"040
10° Pérez	1'44"138
11° Hülkenberg	1'44"312
12° Vettel	1'44"344
13° Sainz	1'44"401
14° Alonso	1'44"741
15° Magnussen	1'44"926
16° Vandoorne	1'45"143
17° Grosjean	1'45"491
18° Ericsson	1'45"645
19° Wehrlein	1'45"722
20° Palmer	1'53"040

NOTE
















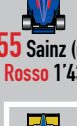




- (C) Penalità di 5 posizioni per sostituzione del cambio.
(a) Penalità di 30 posizioni in griglia per utilizzo componenti aggiuntivi PU.
(b) Penalità di 40 posizioni in griglia per utilizzo componenti aggiuntivi PU.
(d) Penalità di 3 posizioni in griglia per aver causato un incidente nella gara precedente.

POLE POSITION

SABATO 24 GIUGNO	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'41"983	1'41"275	1'40"593	35"329	40"746	24"410
2° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'43"026	1'41"502	1'41"027	35"352	41"153	24"453
3° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'42"678	1'42"090	1'41"693	35"771	41"162	24"630
4° Vettel	Ferrari SF70H	1'42"952	1'41"911	1'41"841	35"828	41"113	24"664
5° Verstappen	Red Bull RB13	1'42"544	1'41"961	1'41"879	35"761	41"067	24"664
6° Pérez	Force India VJM10	1'43"162	1'42"467	1'42"111	35"934	41"433	24"744
7° Ocon	Force India VJM10	1'43"051	1'42"751	1'42"186	36"092	41"421	24"541
8° Stroll	Williams FW40	1'43"613	1'42"284	1'42"753	35"973	41"515	24"651
9° Massa	Williams FW40	1'43"165	1'42"735	1'42"798	36"112	41"731	24"743
10° Ricciardo	Red Bull RB13	1'42"857	1'42"215	1'43"414	36"001	41"428	24"633
11° Kvyat	Toro Rosso STR12	1'42"927	1'43"186		36"149	41"770	24"623
12° Sainz	Toro Rosso STR12	1'43"489	1'43"347		36"315	41"738	24"913
13° Magnussen	Haas VF-17	1'44"029	1'43"796		36"634	42"111	24"816
14° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'43"930	1'44"267		36"498	42"186	24"976
15° Wehrlein	Sauber C36	1'44"317	1'44"603		36"642	42"556	25"059
16° Alonso	McLaren MCL32	1'44"334			36"762	42"178	25"304
17° Grosjean	Haas VF-17	1'44"468			36"968	42"343	25"035
18° Ericsson	Sauber C36	1'44"795			36"760	42"939	25"092
19° Vandoorne	McLaren MCL32	1'45"030			37"025	42"468	25"367
20° Palmer	Renault R.S.17						

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA	 77 Bottas Mercedes 1'41"027	 44 Hamilton Mercedes 1'40"593
2ª FILA	 5 Vettel Ferrari 1'41"841	 7 Raikkonen Ferrari 1'41"693
3ª FILA	 11 Perez Force India 1'42"111	 33 Verstappen Red Bull 1'41"879
4ª FILA	 18 Stroll Williams 1'42"753	 31 Ocon Force India 1'42"186
5ª FILA	 3 Ricciardo Red Bull 1'43"414	 19 Massa Williams 1'42"798
6ª FILA	 20 Magnussen Haas 1'43"796	 26 Kvyat Toro Rosso 1'43"186
7ª FILA	 94 Wehrlein Sauber 1'44"603	 27 Hulkenberg Renault 1'44"267
8ª FILA	 8 Grosjean Haas 1'44"468	 55 Sainz (d) Toro Rosso 1'43"347
9ª FILA	 2 Vandoorne (aC) McLaren 1'45"030	 9 Ericsson Sauber 1'44"795
10ª FILA	 30 Palmer Renault s.t.	 14 Alonso (b) McLaren 1'44"334

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO

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

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



GETTY IMAGES

CAMBIO GOMME

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

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	TOTALE	AUSTRALIA 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11
1° S.Vettel	153	25	18	25	18	18	25	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° L.Hamilton	139	18	25	18	12	25	6	25	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° V.Bottas	111	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° D.Ricciardo	92	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° K.Raikkonen	73	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M.Verstappen	45	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° S.Pérez	44	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° E.Ocon	35	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° C.Sainz	29	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° F.Massa	20	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° N.Hülkenberg	18	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° L.Stroll	17	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° K.Magnussen	11	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° R.Grosjean	10	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° P.Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° D.Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° F.Alonso	2	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° J.Palmer	0	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° S.Vandoorne	0	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- J.Button	0	-	-	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	250	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	226	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	137	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Force India	79	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Williams	37	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	33	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° Haas	21	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Renault	18	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° McLaren	2	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

SUTTON-IMAGES.COM



Leclerc nel nome del padre

ANCORA UNA SUPERBA PRESTAZIONE DEL MONEGASCO, RESA PIÙ SIGNIFICATIVA DALLA SCOMPARSA DI PAPÀ HERVE ALLA VIGILIA

di **Alessandro Gargantini**

Charles Leclerc era davvero sconsolato al termine del precedente appuntamento di campionato, nella sua Montecarlo. Dopo aver siglato la pole, quando la Feature Race sembrava già vinta un problema ad un tirante dello sterzo lo aveva costretto alla resa. E scattando dall'ultima posizione in griglia nella successiva Sprint Race, sulle vie del Principato si può avere solo un gravoso senso d'impotenza che poi porta a fare degli errori. Ed ecco allora il suo sguardo triste dopo la gara all'uscita del garage multipiano che ospita il paddock della serie cadetta nel Principato. Un sorriso di circostanza, una veloce stretta di mano, e un «*Ci vediamo a Baku!*». Ma quello che non andava giù a Leclerc, che pure non aveva colpa nella battuta d'arresto e aveva confermato il suo valore, era proprio il fatto di non aver potuto gioire sulla pista di casa con la sua famiglia e soprattutto con papà Herve, che da tempo non stava bene. Era proprio papà che, da ex-pilota di monoposto, lo portava sulle piste e gli aveva trasmesso la passione per le corse. Una carriera molto diversa da quella del figlio ma che lo aveva comunque portato in Formula 3 a incrociare le ruote con campioni come Gerhard Berger, Damon Hill e tanti altri. E che nel 1988 gli aveva consentito di cogliere l'ottava posizione nella corsa che fa da corollario al Gran Premio di Monaco. Papà Herve non ce l'ha fatta, ed è mancato proprio mentre Charles era in viaggio per la corsa sulle rive del Mar Caspio. E al pilota del Ferrari Driver Academy, appena colto dalla notizia, chissà quante cose saranno passate per la mente! Tornare subito a casa o fare quello che probabilmente avrebbe preferito papà? Ovvero: correre, come piaceva a lui. E Charles così ha fatto. Si è presentato a Baku con gli occhi ancora gonfi dalle lacrime ma quando ha abbassato la visiera ha ritrovato la sua dimensione, il suo mondo, i suoi riferimenti. E per un istante ha potuto congelare il brutto momento. Prima, una pole con mezzo secondo sul rivale più vicino. Poi, il dominio nella Feature Race, inattaccabile nonostante gli elastici causati dalle safety car, suggellato anche dal giro più veloce. Per finire, nella Sprint Race, Leclerc si è prodottosi in una travolgente rimonta dall'ottava piazzola in griglia fino al vertice prima di essere retroces-



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. De Vries; 3. Latifi. Gara-2: 1. Nato; 2. Leclerc; 3. Latifi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



PER FERMARE LECLERC CI VUOLE LA... NATO

Norman Nato, sopra, vincitore della Sprint race dopo penalizzazione di Charles Leclerc, in alto. Il ragazzo monegasco ha dominato la Feature race e più in generale il week-end con la tristezza nel cuore per la scomparsa di papà Herve, avvenuta mentre lui era in viaggio verso Baku

so al secondo posto, penalizzato di dieci secondi per non aver decelerato adeguatamente in regime di bandiere gialle. Chapeau, dunque, a Charles, che ora guarda tutti dal vertice della graduatoria con quarantadue punti di vantaggio sul rivale più diretto, Oliver Rowland, che in Azerbaijan ha collezionato una settimana posizione ed uno sfortunato ritiro quando comandava la seconda manche. Nella Feature Race, Leclerc ha preceduto un ottimo Nyck de Vries e Nicholas Latifi, mentre nella frazione successiva la penalizzazione subita dal monegasco ha portato sul gradino più alto del podio Norman Nato, che ha preceduto lo stesso Leclerc e, ancora una volta, Nicholas Latifi. Tornando alla penalizzazione subita da Leclerc nella Sprint Race e ai numerosi interventi dagli stewards in questo fine settimana, appare evidente la necessità che anche per la Formula 2 si adotti la stessa tecnologia della Formula Uno, facendo un passo avanti ormai più che necessario. ●

Italiani senza troppa fortuna

ANCORA UNA VOLTA ANTONIO FUOCO E LUCA GHIOTTO NON RIESCONO A CONCRETIZZARE IL POTENZIALE DI CUI SICURAMENTE DISPONGONO

Non deve essere per nulla semplice stare nei panni di Antonio Fuoco, di questi tempi. Costantemente a fare i conti, sotto la stessa tenda e all'interno del Ferrari Driver Academy, con lo scatenato Charles Leclerc di questa prima parte della stagione.

In passato, nessun rookie si era mai avvicinato ai suoi livelli, con le sue quattro pole di fila e con la sicurezza mostrata in gara. Eppure tutto si può dire, fuorché Antonio Fuoco non stia reagendo alla situazione.

Sul Baku Street Circuit il pilota di Cosenza ha mostrato di saper andare molto forte e,

senza un placcaggio di Markelov nel giro buono, la prima fila sarebbe stata sua.

Poi, in gara, dopo essere scattato dal sesto posto in griglia, un'incertezza al restart dopo la safety car e un evitabile contatto con Sergio Canamasas l'ha costretto alla resa.

Forse un po' di smania l'ha tratto in errore, ma rimane la sensazione di un livello di performance molto solido per Fuoco, dodicesimo la domenica dopo una gara prudente nelle fasi iniziali.

Passando a Luca Ghiotto, il pilota veneto si è complicato da solo la vita picchiando in qualifica e partendo ulti-

mo. Certo, a Baku si può sbagliare e lo fanno in molti. Importante è non farlo nel momento più delicato.

Fuori dalla zona punti nella Feature Race, nella manche successiva il pilota di Arzignano è risalito fino al settimo posto, che gli consente di continuare e porsi come quarta forza in campionato ma acuisce la sensazione di occasione sprecata. Sempre per i colori italiani una bella conferma viene dal secondo posto di Nyck de Vries con il Team Rapax nella Feature Race, mentre il Team Trident ha centrato la zona punti nella stessa frazione con Sergio Canamasas. ●



IN OMBRA I NOSTRI

Antonio Fuoco, sopra, e Luca Ghiotto, a sinistra, hanno vissuto un week-end privo di soddisfazioni. Al centro Nicholas Latifi, due volte terzo in Azerbaijan

Dixon castiga Penske

SCOTT CONQUISTA IL SUCCESSO NUMERO 41 REGOLANDO NEWGARDEN, CASTRONEVES, PAGENAUD E POWER, CIOÈ TUTTA L'ARMATA DI ROGER

di [Marco Cortesi](#)

Scott Dixon. Il cannibale e l'immortale. Il pilota neozelandese continua ad essere al centro dell'IndyCar in una stagione che l'ha visto protagonista tra vittorie e incidenti, recuperi e grandi cavalcate. A risultare decisivi a Road America, ancora una volta, gli straordinari fondamentali che l'hanno reso un fenomeno. In primis, la partenza, che l'ha visto guadagnare posizioni dalla quinta piazzola in griglia. Ma anche i restart, come quello con cui, al giro 31 di 55 si è issato al vertice ai danni di Josef Newgarden. Ad aiutarlo anche la scelta delle gomme soft più performanti e la fortuna del tempismo della caution. Certo è che poi, con nove giri al termine, la situazione si è presentata ribaltata e Dixon non ha lasciato spazi al rivale.

L'esperienza è entrata prepotentemente in gioco per il trentaseienne, che ha centrato la sua prima vittoria dell'anno (incredibile che abbia dovuto attendere così a lungo) e ora ha 34 punti di vantaggio, una quantità sicuramente non sufficiente per tranquillizzare ma buona per dare a colui che è il punto di riferimento della serie una leva di primissimo piano. Curioso che proprio Road America, pista adorata da tutti i piloti, tecnica, insidiosa e... pericolosa, non avesse mai visto Dixon guidare nemmeno per

un giro. Per lui si è trattato del quarantunesimo successo nella categoria. Battuto il giovane leone Newgarden, ma anche Helio Castroneves che, dopo la cinquantesima pole in qualifica, si è dovuto accontentare passando subito in secondo piano. A mettere ancor più in luce il primo posto di Dixon il fatto di aver tenuto dietro tutte e quattro le vetture di una fortissima armata Penske con anche Simon Pagenaud quarto e Will Power quinto (dopo anche un contatto con James Hinchcliffe). Ma il team Ganassi il potenziale l'ha mostrato anche con Charlie Kimball, ottimo interprete delle piste "dure" al sesto posto. Dall'altro lato della barricata c'è stato Tony Kanaan. Il brasiliano non è mai riuscito a mettere in ombra Dixon, e anche a Road America la solfa non è cambiata. Non del tutto colpa sua la forte uscita alla "kink" che l'ha lasciato scosso, ma il kappà è stato anche causato da un duro contatto precedente con Alexander Rossi. Si è poi chiusa al diciassettesimo posto la corsa di Esteban Gutierrez, al primo impatto su un circuito difficile per un rookie. Il messicano, finalmente confermato per tutta la stagione, è riuscito a terminare a pieni giri e, anche se la strada per lui sarà lunga nell'adattamento alla serie, sta compiendo parecchi passi avanti. ●





E GANASSI RIDE

Dixon davanti a tutti a Road America, dove ha colto un successo da festeggiare (in basso a sinistra). Al centro Castroneves, terzo

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Dixon; 2. Newgarden;
3. Castroneves

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



HA FATTO LE LIBERE AL POSTO DI ALESHIN

Wickens quasi deb

È andato vicino al debutto in gara nell'IndyCar, Robert Wickens. Il canadese amico d'infanzia di James Hinchcliff è stato messo in vettura dal team Schmidt per le prime due sessioni di libere. La causa, un ritardo con il visto per Mikhail Aleshin, trovatosi bloccato in Francia dopo la 24 Ore di Le Mans. Wickens, pilota Mercedes del Dtm, non ha segnato tempi molto distanti dal russo, che però poi si è rifatto con una decima posizione in gara. È stato però piacevole vedere alla prova un pilota da qualche tempo assente dalle monoposto ma noto per la sua competitività. Già al volante per il team Schmidt nel cambio vettura con Hinchcliff di marzo, forse diventerà un candidato a qualche altra sostituzione?





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bennani; 2. Monteiro; 3. Björk. Gara-2: 1. Michelisz; 2. Björk; 3. Monteiro.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Monteiro torna in testa

S'IMPONGONO BENANNI E MICHELISZ, MA IL PORTOGHESE RITROVA LA LEADERSHIP PROPRIO SULLA PISTA DI CASA

La tappa portoghese ha chiuso la fase europea del Mondiale Turismo, e con le poco spettacolari gare di Vila Real si è arrivati alla disfida che ci si attendeva per il titolo. Ora saranno i due "capisquadra" di Honda e Volvo a giocarsi la corona, con Tiago Monteiro tornato leader e Thed Björk ad inseguire, ad appena quattro punti di distanza. Le due gare sono state vinte da Mehdi Bennani e Norbert Michelisz, con il marocchino svelto al via a conquistare la vetta ai danni di Ryo Michigami e mai in pericolo di perdere la vetta della gara. Nella Main Race, invece, il poleman ungherese è scattato bene e mai infastidito, mentre è stato Robb Huff a creare il colpo di scena, sbagliando l'avvio e crollando da secondo ad ultimo. Quindi tutta l'attenzione del pubblico è stata dedicata alla Citroën C-Elysée del britannico, capace di risalire fino alla quinta piazza dopo un grande sorpasso a Tom Chilton. Le altre posizioni, invece, le ha recuperate grazie al Joker Lap. Infatti la tappa di Vila Real ha visto finalmente in azione la tanto annunciata novità copiata dal Rallycross, con i piloti obbligati a passare una volta per gara per

un breve tratto alternativo di tracciato più lento rispetto a quello standard. In Portogallo si è semplicemente optato per l'altro lato di una rotonda, che di fatto era due secondi scarsi più lento del normale. Questo infatti ha portato a pochi colpi di scena, anche perché piloti e squadre hanno per la maggioranza optato per il percorrere il Joker lap il prima possibile, così da

"togliersi il problema". Huff, invece, dopo i primi sorpassi facili sugli ultimi in classifica, ha scavalcato molte vetture semplicemente aspettando si togliessero di mezzo e girando il più velocemente possibile con la pista libera, per sfruttare la sua velocità. Per questa stagione, però, è già finito l'esperimento, visto che non ci saranno altri circuiti cittadini che permetterebbero possibili varianti. Da vedere, quindi, se questa innovazione verrà ripetuta nel 2018. Altra novità in Portogallo è stato l'arrivo della terza Lada Vesta della Rc Motorsport, affidata al "padrone di casa" Manuel Fernandes, l'anno scorso vincitore a Vila Real della gara dell'Europeo Turismo. Purtroppo, però, il botto di Cornet ha costretto la Roal Motorsport a ritirare la sua Chevrolet Cruze dal weekend, lasciando quindi la griglia di partenza con ancora le "tradizionali" sedici vetture viste nelle gare precedenti.

Fulvio Cavicchi



In gara-1 la vittoria è andata al marocchino Bennani con la Citroën che ha chiuso davanti a Monteiro tornato al comando del Wtcc. Sopra Michelisz che ha chiuso davanti a tutti nella seconda gara precedendo la Volvo di Björk e la Honda del compagno di squadra Monteiro



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Soucek-Soulet-Abril (Bentley Continental GT3); 2. Shaytar-Molina-Rigon (Ferrari 488 GT3).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

RICORRENZA IN CASA RATEL

Sro 25 anni da corsa

La 1000 Km del Paul Ricard ha coinciso con una ricorrenza particolare: i 25 anni di attività dell'organizzazione di Stéphane Ratel. Nel giugno del '92 si disputò infatti, sul circuito Bugatti di Le Mans, la prima edizione del Gentleman Drivers Trophy. Fu quello l'inizio di un successo segnato dalla nascita di varie categorie come la Bpr Endurance Series, il Lamborghini Super Trophy, il Fia Gt, il Gt3 europeo ed il Mondiale Gt1, i Super Racing Weekends, la Le Mans Series, oltre a vari campionati nazionali, fino agli attuali Blancpain Gt (in Europa e Asia), lo Gt Sports Club, il Pirelli World Challenge americano, l'Intercontinental GT Challenge e la GT4 European Series.

Bentley chi si rivede!

LA CONTINENTAL GT3 DI ABRIL-SOUCEK-SOULET SPEZZA UN LUNGO DIGIUNO E VINCE DAVANTI ALLA FERRARI

LE CASTELLET - Dopo Mercedes, Lamborghini e Audi, è giunto anche il turno della Bentley, che nella 1000 Km del Paul Ricard ha colto il primo successo nella Blancpain Gt Series 2017 con Abril-Soucek-Soulet. La vittoria dell'equipaggio del Team M-Sport, ha inoltre interrotto un digiuno che nella Endurance Cup durava da lungo tempo. Un dominio totale, rimarcato dagli oltre 29" di vantaggio che al traguardo hanno separato la Continental Gt3 dalla Ferrari della Smp Racing divisa da Shaytar (autore di un ottimo primo stint in cui si è subito portato secondo), Molina e Rigon. Il 6° round della serie, "test generale" in vista della 24 Ore di Spa a fine di luglio, ha visto 5 vetture di altrettanti marchi concludere nelle prime 5 posizioni, con la prima delle Audi, quella di Rast-Garcia-Müller, 3ª al traguardo dopo una fase finale "tiratissima". Subito dietro, nell'ordine, la Mercedes di Juncadella-Serralles-Vander Zande, mentre si è rivista nelle posizioni di testa anche la Nissan, 5ª con Or-

donez-Buncombe-Chiyo. Una varietà che testimonia l'incertezza che ha caratterizzato fin dall'inizio questa gara, con varie safety car che hanno avuto l'effetto di stravolgere continuamente tutte le strategie. Poco è invece cambiato in termini della classifica assoluta. La penalizzazione di uno stop and go di un minuto inflitta nelle prime battute alla Huracán di Engelhart, ha influito non poco sul risultato dell'equipaggio del Grasser Racing Team completato da Bortolotti e Caldarelli, alla fine 13esimi assoluti e pertanto fuori dai

punti. Ancora peggio sono andate le cose a Eriksson,-Buhk-Perera, con quest'ultimo costretto al ritiro per guai al motore quando mancavano 2 ore dalla fine, mentre si trovava 4° con la sue Mercedes. Bortolotti ed Engelhart hanno così potuto mantenere la leadership della classifica assoluta, anche se Abril si è portato secondo a soli quattro punti. Ritirata per un problema l'altra "Lambo" di Giammaria-Siedler-Perez Companc, mentre la migliore delle Huracán è stata quella di Kujala, Adrian Amstutz e Kodric, primi della Pro-Am e 12esimi con Barwell. Sempre con una Lamborghini, quella dell'Orange 1 Team Lazarus, si è rivisto Filippi, che ha affiancato Pohler ed il rientrante Crestani (assente a Zolder per un problema fisico) finendo 21°. Tra i ritiri eccellenti quello della Mercedes della Black Falcon che Buurman aveva piazzato in pole davanti alla Ferrari di Rigon. Indietro l'altra 488 di Lathouras-Rugolo-Pier Guidi, che si avviava terza. Duyver-Zanuttini-Perel hanno portato al successo nella classe Am la Ferrari di Kessel.

Dario Lucchese



LA 488 SMP RACING CHIUDE AL 2° POSTO

A lato la Ferrari 488 Smp Racing condotta da Shaytar-Molina-Rigon ha chiuso al secondo posto al Paul Ricard, dietro alla Bentley Continental, in azione sopra

Quei **Tori** molto scatenati

UNA VITTORIA A TESTA PER CECOTTO-POSTIGLIONE E SPINELLI-GRENIER FANNO SORRIDERE IMPERIALE RACING E ANTONELLI MOTORSPORT

di **Dario Lucchese**

LE CASTELLET - Nel Lamborghini Super Trofeo Europa vige la regola di un equilibrio quasi millimetrico. Otto differenti vincitori nelle due gare del Paul Ricard non sono bastati a generare un ricambio al comando delle varie classi. Viceversa, ad emergere è stato un certo bilanciamento nelle prestazioni anche tra i due piloti di ciascun equipaggio. Un giusto mix di esperienza e talento, come quello di Vito Postiglione e Jonathan Cecotto, che hanno confermato in Francia la loro leadership tra i Pro dopo avere conquistato in Gara-1 il loro terzo successo di fila. Un'affermazione a testa per l'equipaggio dell'Imperiale Racing ed il binomio del team Antonelli Motorsport composto da Loris Spinelli e Mikaël Grenier, con il canadese che in Gara-2 ha saputo mantenere il secondo posto alle spalle del poleman Yuki Nemoto, prima che Spinelli dopo i pit-stop si portasse al comando dando vita a quel punto ad un confronto epico con Postiglione. Probabilmente uno dei duelli più entusiasmanti di questa prima parte di una stagione che non ha ancora preso una svolta. Due terzi piazzamenti hanno infatti consentito al duo della Gdl Racing formato da Rik Breukers e Axcil Jefferies di risalire secondi in campionato a quota "meno nove", con

cinque punti di vantaggio a loro volta su Nemoto e Raphael Abbate (Vs Racing) e sette nei confronti degli stessi Grenier-Spinelli, che nel precedente round di Silverstone avevano raccolto molto poco. Un equipaggio "misto" anche quello che si è imposto in Gara-2 nella Pro-Am; con Kikko Gabiati protagonista assieme al più esperto Davide Roda e quest'ultimo autore di un testacoda, proprio al termine di Gara-1, che ha di fatto privato in binomio lombardo di una doppietta. Ad imporsi nella circostanza sono stati, viceversa, i giovani Christopher Dreyspring e Liang Jiatong, con i colori della Vs Racing, fino ad ora tra i più regolari e autori la domenica di un secondo posto scaturito dopo che il cinese è stato penalizzato per un contatto avuto nel corso della tornata conclusiva con Roda. A dividere in classifica i due equipaggi ci sono otto punti, anche se Shota Abkhazava e Kelvin Snoeks, grazie ad un

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Postiglione-Cecotto; 2. Spinelli-Grenier; 3. Breukers-Jefferies. Gara-2: 1. Spinelli-Grenier; 2. Postiglione-Cecotto; 3. Breukers-Jefferies.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



TEAM TRICOLORI IN FESTA

Jonathan Cecotto e Vito Postiglione, a sinistra, festeggiano il loro terzo successo consecutivo, conquistato in Gara-1 al Ricard, sopra. Nella foto sotto, la Lambo di Spinelli e Grenier, primi in Gara-2



terzo posto, rimangono terzi ed a stretto contatto con entrambi. Più netto il margine che vede Andrej Lewandowski e Teodor Myszkowski davanti a tutti nella classe Am. I due polacchi del team di Vincenzo Sospiri erano reduci dalla vittoria ottenuta appena una settimana prima a Monza, in occasione del loro esordio nel Campionato Italiano Gran Turismo, nella classe Super Gt Cup. Al Paul Ricard si sono quindi imposti in Gara-1 e poi hanno conquistato un secondo posto ed il sesto podio sui sei (quattro i successi in totale). Una vittoria a testa nella Lamborghini Cup per il leader della classe Gerard Van der Horst ed il rookie Juan Perez. ●



VINCE LA PRO-AM CON DAVIDE RODA

Galbiati bis da Super Trofeo

Kikko Galbiati è il nuovo volto del Lamborghini Super Trofeo Europa. Il giovane pilota lombardo al Paul Ricard ha ottenuto la sua seconda vittoria di classe di questa stagione, estendendo ulteriormente la propria leadership nella classifica della Pro-Am (otto le lunghezze di vantaggio nei confronti di Christopher Dreyspring e Liang Jia-tong). A Silverstone, Galbiati aveva conquistato il successo in Gara-2 assieme a Gianluca Giraudi, concedendo poi il "bis" in Francia in coppia con il rientrante Davide Roda, quest'ultimo assente in Inghilterra per un concomitante impegno nell'European Le Mans Series con la Norma M30 Lmp3 dell'Oregon Team. Per Galbiati, 18 anni, neo acquisto dello Young Drivers Program di Lamborghini Squadra Corse, si è trattato del terzo successo nel monomarca dopo quello messo a segno in occasione del suo debutto a Valencia lo scorso anno. Con la vittoria di Galbiati-Roda, quella assoluta di Loris Spinelli e Mikaël Grenier ed il successo nella Lamborghini Cup del colombiano Juan Perez, al proprio esordio nella serie continentale, il team Antonelli Motorsport in Gara-2 ha ottenuto tre centri su quattro; un ottimo bilancio, dopo il poco proficuo week-end di Silverstone.



GALBIATI E RODA RIDONO

Roda e Galbiati, a destra in alto in azione e in basso mentre festeggiano, hanno vinto nella Pro-Am del Super Trofeo Europa con la vettura di Antonelli. Sotto, la Lambo del Gdl condotta da Breukers e Jefferies.

A sinistra Maggi e, in alto, Giannoni



Tre nuovi vincitori

RODRIGUEZ, ARMSTRONG E DRUGOVIC HANNO CENTRATO IL LORO PRIMO SUCCESSO, DANDO UN'ULTERIORE RIMESCOLATA ALLA F4 TRICOLORE

di Massimo Costa

VALLELUNGA - Si fa sempre più interessante, il campionato italiano di F4. Le tre gare di Vallelunga hanno proposto sul gradino più alto del podio tre nuovi vincitori: Ian Rodriguez, Marcus Armstrong e Felipe Drugovich. E una classifica generale quantomai aperta, con i primi cinque racchiusi in appena 15 punti. Sul circuito romano il team Bhaitech, che aveva vinto cinque delle prime sei gare disputate tra Misano ed Adria, non è riuscito a ripetersi. Ma la punta della squadra padovana, Lorenzo Colombo, sfortunato in Gara-1 in quanto si è dovuto ritirare per un colpo alla sospensione posteriore ricevuto da Sophia Floersch (il lombardo avrebbe comunque dovuto scontare una penalità per partenza anticipata) è stato molto bravo nel gestire al meglio la situazione nelle due successive corse. Colombo ha infatti ottenuto un sesto e un quinto posto, piazzamenti che gli hanno permesso di conservare la prima posizione in campionato con 113 punti, seppur in condivisione con Armstrong. Il neozelandese della Prema, supportato dal programma Fda, è stato molto produttivo firmando la pole nella qualifica 2, il secondo posto in Gara-1, la sua prima vittoria nel tricolore nella seconda corsa e la quarta posizione nella gara finale. Una continuità che non aveva proposto a Misano ed Adria per vari motivi ma che a Vallelunga gli ha permesso di risalire prepotentemente la classifica, approfittando anche del week-end complicato di Job Van Uitert (Jenzer), l'olandese che sabato sera era leader del campionato ma che due incidenti nelle successive corse hanno fatto retrocedere al terzo posto, con 101 punti. Una bella progressione rispetto ad Adria, dove era dolorante alla schiena per un incidente subito in un test, l'ha compiuta Artem Petrov, quarto in graduatoria con 99 punti. Il russo del Dr Formula a Vallelunga ha infilato tre podi (due secondi e un terzo posto), mettendosi in tasca punti pesanti. Petrov è un biondino di poche parole che sa il fatto suo, come dimostra ogni volta che sale in macchina, ed è ottimamente guidato dall'esperto Cevenini, tornato a disegnare assetti, pressioni e camber dopo un breve periodo sabbatico. Già a Misano, Petrov aveva fatto capire che sarebbe stato della partita avendo concluso secondo e terzo due delle tre gare. Qualche segnale di risveglio lo ha lanciato Sebastian Fernandez, il venezuelano della Bhaitech che era partito in tromba vincendo le prime tre corse di Misano. Persosi in quel di Adria, a



TRE RE DI ROMA

Il giovane guatemalteco Ian Rodriguez in festa nell'abitacolo, sopra, e sul podio, in alto.

Al centro Armstrong e sotto Drugovic: sono gli altri due vincitori della F4 a Vallelunga. A destra... balletto di monoposto con Petrov e Fernandez in acrobazia

Vallelunga in Gara-2 ha terminato quinto, riassaporando il clima della bagarre al vertice ed ora ha 98 punti. Aldo Festante è partito dalla pole in Gara-3 dove ha tagliato il traguardo al terzo posto dopo aver occupato anche la prima posizione. In un contatto con il compagno di squadra Petrov, il casertano della Dr Formula aveva rischiato grosso, finendo su due ruote, ma si è ben ripreso. Bene anche in Gara-2 dove è giunto quarto. Tra i rookie continua il dominio di Leonardo Lorandi, sesto in Gara-1 e protagonista in Gara-3 di una serie di ottimi duelli e sorpassi. Il 16enne della Bhaitech è anche sesto assoluto in campionato con 65 punti. ●





UNA BELLA STORIA DEL MOTORSPORT

Rodriguez e la Drz in festa

Sentirsi in paradiso per un giorno. È quanto accaduto a Ian Rodriguez e al piccolo team Drz Benelli nella giornata di sabato. Il ragazzino che arriva dal lontano Guatemala, non propriamente un Paese con tradizione nel motorsport, ha messo a segno il colpo della vita aggiudicandosi la prima gara del fine settimana di Vallelunga. Una corsa grintosa la sua, che lo ha visto leader al termine del primo giro dopo essere partito dalla terza piazzola grazie a una strepitosa qualifica 1. Il successo di Rodriguez porta anche la firma della piccola squadra Drz Benelli, che gestisce una sola vettura. Tutto è nato qualche anno fa quando Ian correva in kart per il Drz team e aveva come compagno Benelli, che si cimentava in una classe superiore. Intuito il talento di Rodriguez, sia Da Riz (da cui l'acronimo Drz) sia Benelli hanno deciso di aiutare il ragazzo guatemalteco. Benelli ha appeso il casco al chiodo ed è divenuto socio di Drz, hanno quindi acquistato una Tatuus di F4 debuttando nell'italiano nell'ultima gara 2015. Poi, hanno partecipato a tutta la stagione 2016 conclusa con un bel terzo posto a Monza Gara-3. Molto seguito in Guatemala, è l'unico a gareggiare in Europa con le formule, Rodriguez ha cominciato il campionato 2017 con un buon passo fino alla bella vittoria di Vallelunga a cui è seguito un ottavo e un sesto posto nelle successive gare del week-end.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rodriguez; 2. Armstrong; 3. Petrov. Gara-2: 1. Armstrong; 2. Petrov; 3. Drugovich. Gara-3: 1. Drugovich; 2. Petrov; 3. Festante.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Rovera; 2. Fulgenzi; 3. Quaresmini
Gara-2: 1. Pera; 2. Fulgenzi; 3. Quaresmini

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Rovera-Pera botta e risposta

UNA VITTORIA A TESTA PER I DUE GIOVANOTTI RAMPANTI, MENTRE FULGENZI E QUARESMINI FANNO LE FORMICHINE E TENGONO POSIZIONE IN CAMPIONATO

di Gianluca Marchese

VALLELUNGA - Alessio Rovera ci prova ma Riccardo Pera risponde subito e al rivale varesino di Tsunami RT non resta che rifare tutto da capo. A Vallelunga è andata in scena un'altra spettacolare tappa della Carrera Cup Italia 2017, sempre più estrema e sempre più... ravvicinata. Un contatto in Gara-2 con Daniele Cazzaniga, mentre lottavano per la quarta posizione, costa un pesante stop a Rovera, autentico dominatore il sabato, quando in Gara-1 aveva fatto il mago, con pole position, vittoria e giro più veloce. Un pieno di punti che gli aveva quasi permesso d'agguantare Pera in classifica generale. Ma il rookie terribile del team Ebimotors non ha mollato nulla e, dopo il quarto posto in Gara-1 è stato subito pronto a riallungare in campionato, approfittando dello zero in classifica di Rovera in Gara-2. Ma soprattutto, approfittando di una verve ritrovata in pieno, messa in mostra fin dal via. Dopo aver infilato Jonathan Giacon (in pole per il 6° posto

colto in Gara-1) e Cazzaniga, che nel frattempo era andato in testa, Pera s'è involato verso un successo che gli ha permesso di ristabilire le distanze, mentre Enrico Fulgenzi nel frattempo gli era piombato negli scarichi, senza però riuscire a passarlo. Il pilota marchigiano ha fatto valere la propria esperienza nel monomarca Porsche in entrambe le gare a Vallelunga, round dal quale è uscito con due secondi posti e più punti di tutti, riuscendo a rosicchiarne uno proprio a Pera. Oltre ai due giovanotti selezionati per lo Scholarship Programme di Porsche Italia, insomma, in lizza per il titolo c'è anche il portacolori del Ghinzani Arco Motorsport.

Quarto posto, più staccato, per Cazzaniga. Il pilota brianzolo non è riuscito a capitalizzare l'occasione di Gara-2, quando s'era portato subito in testa. E adesso deve guardarsi da un sempre più arrembante Gianmarco Quaresmini. Il giovane bresciano del Dinamic Motorsport non soltanto ha conferma-

fotografie GALLI



RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Protagonisti della Carrera Cup Italia a Vallelunga dall'alto e in senso orario: Rovera, Pera, Fulgenzi e Quaresmini. A destra, De Giacomi e Jacoma in un bel corpo a corpo per la supremazia nella Michelin Cup



Jacoma si fa rimontare

NELLA MICHELIN CUP LO SVIZZERO VINCE GARA-1 MA DE GIACOMI RISPONDE PER LE RIME IN GARA-2 E VA A SOLI 6 PUNTI DI DISTACCO

« *Il campionato è infuocato* », aveva detto Rovera dopo aver dominato Gara-1. Gli ha fatto eco Quaresmini, mentre Pera (ora a +17) continua a ripetere che ancora è troppo presto per pensare al titolo e Fulgenzi scherza ma non troppo quando dice di voler mettere in riga i giovani. La Carrera Cup Italia sta davvero esaltando gli spiriti più combattivi, ma a Vallelunga è diventata evidente anche l'importanza di riuscire a far punti in ogni occasione. E dal Mugello in avanti, giro di boa della serie, inizieranno a pesare enormemente anche le varie strategie che ciascuno adotterà a mano a mano che la classifica andrà delineandosi.

Certamente la battaglia è durissima anche fra i gentlemen della Michelin Cup, dove nessuno s'arrende. Jacoma ha perso un'occasione d'oro per scappare in classifica dopo il successo colto in Gara-1, mentre il campione in carica Alex De Giacomo è stato pronto ad approfittarne cogliendo il successo di Gara-2 dopo essersi classificato subito dietro allo svizzero, al sabato. Punti pesanti che riportano il bresciano a -6 dal leader con in scia Lino Curti (due podi per lui a Vallelunga) e Niccolò Mercatali, deciso a non arrendersi alla sfortuna dopo il ritiro in gara 1. Anche in quell'occasione galeotto fu un contatto con Jacoma. Agonismo continuo... ●

to i progressi messi in mostra a Misano ma si è dimostrato tra i più competitivi, cogliendo due consistenti terzi posti che lo hanno catapultato nella top-5 assoluta del campionato, scavalcando Simone Pellegrinelli (Bonaldi Motorsport), sfortunato in un contatto con Giacomo in Gara-1 e poi capace di rimontare da penultimo a sesto assoluto.

Sfortunata Francesca Linossi. Dopo essere riuscita a conquistare il primo punto del 2017 in Gara-1, la bresciana è stata costretta al ritiro in Gara-2 a causa dell'ennesimo contatto stagionale. Incolpevole, stavolta il suo ritiro è dovuto a una manovra del leader della Michelin Cup, Ivan Jacoma. Per quanto accaduto, lo svizzero, ritiratosi anche lui con conseguente ingresso della safety car per un paio di giri per permettere la rimozione delle due auto, sarà penalizzato di quattro posizioni sulla griglia di partenza di Gara-1 nel prossimo appuntamento, al Mugello, dal 14 al 16 luglio. ●



Altoè vede la vetta

VINCE GARA-2 E CHIUDE 2° DIETRO AL LEADER ZUCCHI CHE SI IMPONE NELLA 2ª SFIDA: ORA I DUE SONO DIVISI DA 12 PUNTI

VALLELUNGA - Le temperature elevate hanno caratterizzato il weekend romano del Tricolore Tcs, soprattutto per quanto riguarda la gara domenicale, disputata alle 14.00 con 34°C, che sono diventati oltre 50 sull'asfalto, e un'umidità del 40%. Così alla fine di gara-2 si è assistito ad una serie di dechappamenti dello pneumatico d'appoggio - l'anteriore sinistro. Stavolta le gare hanno visto al via solo le Leon St Cupra schierate da Seat Motorsport Italia, trofeo che si corre all'in-

terno del campionato italiano e che di fatto monopolizza la serie. Gli occhi erano puntati soprattutto su Alessandra Brena, che dopo una vittoria e un 2° posto a Misano ha fatto un grosso balzo avanti in classifica. E poi, chiaramente, sul leader del tricolore, Matteo Zucchi, e su Giovanni Altoè, 2° nella generale con due podi al suo attivo. Le qualifiche hanno rispettato le aspettative, con Zucchi, Altoè e Brena nelle prime tre posizioni in entrambe le sessioni. In gara-1 il primo colpo di scena ri-

guarda proprio la Brena, che viene urtata al via da Pelatti: lo scarico sinistro si piega ed entra in contatto col pneumatico posteriore, costringendo la 21enne bergamasca ad un passaggio ai box e poi ad una furibonda rincorsa: chiude 10°. La sfortuna perseguiterà Alessandra anche in gara-2: 2ª fino a 3 giri dalla fine, fora e chiude ottava dopo aver fatto sostituire lo pneumatico. L'unica nota positiva è che nelle due gare ha scaricato tutti gli handicap tempo e al Mugello punterà nuovamente alla vittoria. Matteo Zucchi, invece, rispetta il pronostico in gara-1, conquistando la terza vittoria stagionale dopo una bella bagarre con Giovanni Altoè, leader fino alla prima metà corsa. L'indomani, però, Zucchi ha da scontare un handicap tempo di 15" proprio in virtù del risultato ottenuto. Dopo una bella gara riesce a portarsi in terza posizione, ma proprio all'ultimo giro la perde ad opera di un rientrante Roberto Ferri. Ad uscire da Valledlunga con il maggior bottino di punti è Giovanni Altoè: il 19enne veneto mette a segno un 2° posto e una vittoria dopo aver condotto magistralmente per tutta gara-2 e accorcia le distanze in classifica tricolore, portandosi a 12 punti dal leader Zucchi. «Si dice che questo weekend sia stato il più caldo dell'anno, e in macchina si sentiva molto. Sono davvero contento della vittoria di gara-1 - dice il 39enne bresciano Matteo Zucchi - In gara-2 avevo l'handicap tempo e proprio all'ultimo mi è sfuggito il 3° posto ma vedendo il lato positivo alla prossima gara non dovrò scontare nessuna penalità e il Mugello è la mia pista preferita, legata a molti risultati positivi». «Le condizioni oggi erano estreme - ha commentato Altoè, alla sua prima vittoria sulle ruote coperte - Eravamo andati fortissimo in qualifica, ma fino alla bandiera a scacchi temevo che le gomme cedessero. Mi dispiace per la Brena, che ha perso la seconda posizione».

Fiammetta La Guidara



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Zucchi; 2. Altoè; 3. Pelatti. Gara-2: 1. Altoè; 2. Rodio-Torresani; 3. Vescovi-Ferri.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

PRIMA VITTORIA A RUOTE COPERTE PER GIOVANNI

La grande tradizione corsaiola in casa Altoè prosegue con Giovanni, 19 anni, che a Valledlunga ha conquistato la prima vittoria a ruote coperte



Fa festa grande sul podio di Vallelunga Carlotta Fedeli che ha colto la vittoria in gara-2 del Trofeo Seat Cupra Cup



Il graffio della Fedeli

CON UNA VITTORIA E UN SECONDO POSTO CARLOTTA È LA VERA REGINA SULLA PISTA DI CASA. GARA-1 A VOLPATO-NICOLI

VALLELUNGA - La Leon Cupra Cup è approdata a Vallelunga per il suo terzo round stagionale, in un weekend reso ancora più impegnativo dalle temperature elevate. Cambia il palcoscenico, ma non i protagonisti, con l'aggiunta di un solo volto nuovo: Lorenzo Nicoli, pilota romano che dopo aver debuttato a Misano con Danetti in questa occasione ha affiancato Gabriele Volpato. I due sono emersi già in qualifica, spuntando la pole e nella gara del sabato i dominatori sono ancora loro: Volpato e la new entry Nicoli, che sventano alla fine di una gara che non li vede mai abbandonare la leadership. L'equipaggio del team BD Racing è al comando dal primo all'ultimo giro, mentre la seconda posizione vede alternarsi Matteo Greco e Carlotta Fedeli, con la romana capace di conquistare il 2° gradino del podio, proprio davanti a Greco. Ma l'escalation della pilota romana non si ferma: nella gara di domenica conquista la sua prima vittoria al termine di una gara rocambolesca. Con la griglia di partenza che inverte le prime otto posizioni rispetto all'ordine di arrivo di ga-

ra-1, dalla pole prende il via Lorenzo Pegoraro, che s'installa al comando per una buona metà gara, incalzato prima da Fumi, poi da Gagliano e infine da Gabriele Torelli, che va al comando dopo le soste ai box. Torelli corre in equipaggio con Matteo Greco, ma i due hanno deciso di disputare una gara a testa, perché Greco il lunedì ha gli esami di maturità e la domenica è già di rientro. A cinque giri dalla fine, Torelli dechappa: rientrato in pitlane per sostituire la gomma anteriore sinistra, chiuderà nono. A rilevare il comando è Francesco Guerra, compagno di squadra di Pegoraro. Ma a due giri dalla fine anche lui dechappa, esce di pista e mentre rientra viene urtato da Marco Pellegrini che gli è alle spalle e che taglierà il traguardo per primo. Per Pellegrini scatta però la penalizzazione di 25" per il contatto con Guerra. A ereditare la vittoria è così Carlotta Fedeli, che si piazza davanti a Raffaele Gurrieri, con Pellegrini che scivola in terza posizione. Foratura anche per l'equipaggio di Volpato-Nicoli: partiti dall'ottava posizione erano risaliti fino alla quinta piazz-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Volpato-Nicoli; 2. Fedeli; 3. Greco-Torelli. Gara-2: 1. Fedeli; 2. Gurrieri; 3. Pellegrini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

za quando hanno dechappato, fra l'altro proprio subito dopo la corsia d'ingresso ai box: dopo un giro sul cerchio, hanno cambiato la gomma e si sono piazzati quinti. Da segnalare il ritorno di Alberto Bassi: il campione in carica Tcs è rientrato per la prima volta in pista quest'anno, in una gara spot sulla Leon lasciata libera dal direttore generale di Seat Italia Peter Wyhinny. Dopo aver preso le misure in gara-1, conclusa in decima posizione, raggiunge i piedi del podio nella seconda frazione, in coppia con il giornalista Giovanni Mancini. In crescita Massimiliano Gagliano: dopo i due podi nel Tcr a Monza con la Volkswagen Golf una settimana fa, mette a segno un quinto posto in gara-1 ed esce di scena in gara-2 mentre è secondo. Dopo il round romano, Torelli e Greco mantengono la leadership con 23 punti di vantaggio su Volpato, con Carlotta Fedeli che raggiunge la terza posizione.

La prima volta di Carlotta

«Proprio nel circuito di casa è arrivata la mia prima vittoria nella Leon Cupra Cup. Partita dalla settima posizione, non lo avrei mai immaginato», commenta Carlotta "Totta" Fedeli. La pilota del team Pit Lane Competizioni ha solo 25 anni ma ha debuttato sulle quattro ruote già sette anni fa, proprio sul circuito di Vallelunga. Anche allora era al volante di una Seat Leon, nel Cits, e ottenne un sesto posto assoluto e una vittoria di categoria. Due anni fa era stata in lotta per la vittoria del titolo nell'Ibiza Cup ma proprio a Vallelunga, sotto un nubifragio, aveva perso punti preziosi ritardando la sosta ai box oltre il tempo regolamentare. Con questa vittoria, la romana pareggia i conti con il circuito di casa.

Fiammetta La Guidara

Barberini il passo è giusto

TROFEO ABARTH IL TOSCANO METTE A SEGNO UNA SPLENDIDA DOPPIETTA, LA PRIMA DELLA STAGIONE

CAMPAGNANO - Dopo l'incertezza dei primi tre appuntamenti, con 2 vittorie ciascuno per l'italiano Cosimo Barberini, lo svedese Joakim Darbom e il finlandese Juuso Pajuranta, nella quarta manche del Trofeo Abarth Selenia, disputata a Vallelunga, l'italiano sembra aver trovato il passo giusto e ha realizzato la sua prima doppietta stagionale con la sua Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione. Era già successo l'anno scorso e Barberini aveva dato inizio a un finale entusiasmante che l'avrebbe portato a conquistare il titolo. Partito in pole, nella prima gara Barberini partiva male e lasciava la prima piazza a Pajuranta; l'italiano riprendeva la testa della corsa con un sorpasso sul rettilineo, appena trascorso un giro. Poi per lui una gara tutta in discesa tanto che, dopo solo 9 giri, il suo vantaggio saliva a 4 secondi e mezzo, complice anche la lotta per il secondo posto tra Pajuranta e Darbom, con alcuni scambi di posizione e con il finlandese a prevalere nel finale.

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Decisamente più difficile la seconda manche, con Barberini che partiva in 8ª posizione e doveva rimontare con sorpassi non sempre facili su un circuito particolare come quello di Vallelunga. Alla fine riusciva ad avere ragione, anche se di un soffio, di Pajuranta e Darbom che concludevano nell'ordine racchiusi in poco più di un secondo.

Fra i Gentleman dominio di Franco Caruso (4º assoluto in Gara1 e 5º in Gara2), sempre saldo in testa alla classifica dedicata. Vincitore della categoria 595OT è Franco Storti. Buona la prova del giovane Andrea Mabellini, 4º.

A Vallelunga non solo racing: molto colorata e festosa l'attività di The Scorpionship, la grande community Abarth (100.000 iscritti) che abbraccia tutti gli appassionati dello Scorpione che qui hanno potuto incontrare i piloti e vivere l'atmosfera della pit lane. Presente anche l'Abarth Club Roma che ha animato l'hospitality con le sue auto.

Roberto Valentini



Spa divisa per due

F2 ITALIAN TROPHY PONZIO E BRACALENTE SI DIVIDONO LA VITTORIA SULLA PISTA MITO BELGA

Trasferta oltrefrontiera per l'F2 Italian Trophy, che per il 3º round è approdata a Spa per 2 gare che hanno visto trionfare Riccardo Ponzio e Alessandro Bracalente. Reduce dalla doppietta di Imola, l'abruzzese Ponzio non si è risparmiato e ha messo in cassaforte il terzo successo consecutivo, dopo un testa a testa con Bracalente fino alla bandiera a scacchi. Un successo che vale oro, soprattutto considerando che il leader della classifica generale, Bernardo Pellegrini,

non si è presentato al via di gara-1 per un problema tecnico. A completare il podio di gara Andrea Cola. Il capitolino ha preceduto Paolo Vagaggini, vincitore della Classe 2, e Sergio Terrini, organizzatore della serie insieme a Piero Longhi. Gara-2 si è disputata sul bagnato, che è il terreno di caccia prediletto del marchigiano Alessandro Bracalente, autore della prima vittoria stagionale al termine di una gara che ha visto il meteo recitare la parte di protagonista.

Il pilota del team Pave ha dimostrato intelligenza e ve-

locità, facendo valere le sue doti sull'acqua. Dopo aver studiato da vicino Riccardo Ponzio, che fino a cinque tornate dal termine deteneva le leadership, Bracalente ha piazzato l'attacco decisivo. Una volta conquistata la vetta è stato costretto a fare i conti con Andrea Cola, che fino all'ultimo ha tentato di sottrargli lo scettro. Ma nemmeno un testacoda, dopo un contatto con quest'ultimo, ha impedito al marchigiano di cogliere la sua prima vittoria. Nel contatto ha perso terreno

Cola, che nel finale era riuscito a scalzare Ponzio dalla seconda piazza, ma che poi ha dovuto accontentarsi della settima posizione. Ad approfittare dell'errore del capitolino è stato Bernardo Pellegrini, terzo dopo una manche tutta in rimonta e dopo l'assenza dalla griglia in gara1. L'alfiere HT Powertrain si consola siglando il giro veloce. Ai piedi del podio Enrico Milani, seguito da Dario Caso.

L'F2 Italian Trophy tornerà in pista a Magione nel weekend del 29-30 luglio.

(f.l.g.)

Sotto bel duello tra Barberini e Pajuranta che hanno chiuso nell'ordine le due gare di Vallelunga. In alto, Ponzio vincitore di gara-1 in F2 Italian Trophy andata in scena sulla pista di Spa





Di Amato bis e primato

DOPO QUELLA DI MONZA, IL ROMANO METTE A SEGNO UN'ALTRA DOPPIETTA E PASSA AL COMANDO DEL TROFEO PIRELLI

Ancora due pole e un doppio successo nel Ferrari Challenge Europa per Daniele Di Amato. Il romano, dopo avere fatto il suo rientro trionfale a Monza dove ha dominato, ha concesso il "bis", balzando anche al comando del Trofeo Pirelli davanti a Fabio Leimer. In gara-1 il pilota della Cdp è stato in testa fin dal via, seguito dall'inglese dello Stratstone Ferrari, Sam Smeeth. A completare un podio per due terzi tricolore è stato Alessandro Vezzoni, agevolato sul finire dal testacoda di Leimer, in lotta per la seconda posizione e alla fine quarto davanti a Philip Baron. Alle spalle dell'austriaco della Rosscorsa ha invece concluso Andrea Gagliardini, compagno di squadra di Di Amato. In gara-2 Leimer si è rifatto chiudendo secondo, con Vezzoni sempre in evidenza e alla fine terzo.

Nello stesso contesto, a imporsi in ga-

ra-1 nella Pirelli Am è stato il tedesco Jens Liebhauser, agevolato anche dal ritiro del leader della classifica Martin Nelson, incolpevole protagonista di un contatto con Chris Froggatt al pronti via. Un ulteriore contatto innescato da Josh Cartu (in seguito punito con un drive through) ha invece messo fuori dai giochi Tommaso Rocca. Froggatt si è poi imposto in gara-2 che ha visto Nelson finire in testacoda e chiudere più indietro. In Coppa Shell, la pole ottenuta nella prima sessione

di sabato mattina da Erich Prinoth è stata vanificata dalla penalizzazione comminata al pilota della Ineco-Mp Racing nel precedente round. Ad avviarsi davanti a tutti è stato dunque Johnny Laursen, che alla prima curva ha dovuto lasciare strada al proprio compagno Eric Cheung. Da allora in avanti il canadese della Formula Racing ha saputo controllare la situazione, sem-

AL TRAGUARDO

PIRELLI - Gara-1: 1. Di Amato. Gara-2: 1. Di Amato. SHELL - Gara-1: 1. Cheung. Gara-2: 1. Laursen.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



CHEUNG 1° IN GARA-1 DI COPPA SHELL

Sopra Cheung che ha messo la sua firma vincendo gara-1 della Coppa Shell. In alto Daniele Di Amato dominatore in Ungheria

pre davanti allo stesso Laursen e al connazionale Rick Lovat.

Inizio di weekend disastroso invece per Prinoth, scattato dalla sesta fila e poi protagonista di un contatto che è costato il ritiro all'olandese Fons Scheltema. Ottima la condotta di Manuela Gostner, settima assoluta e prima tra le Ladies. In gara-2 il successo è andato a Laursen. Dietro di lui Thomas Gostner, primo fra i Gentlemen, e Prinoth. ●

Manassero dominatore

NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ FILIPPO METTE A SEGNO UNA GRAN BELLA DOPPIETTA. NESPOLI È IL NUOVO LEADER DEL MONOMARCA

Filippo Manassero è stato il dominatore assoluto del terzo appuntamento della Lotus Cup Italia. A Monza, il pilota del team Pellin Racing ha cominciato il weekend conquistando la pole nella seconda sessione di qualifiche, dopo che nella Q1 a fare segnare il miglior tempo era stato Franco Nespoli. Proprio quest'ultimo, nonostante una trasferta difficile, è subentrato al comando della classifica generale precedendo di sei lunghezze Stefano Pasotti, costretto a saltare il round brianzolo. Manassero è stato autore di una prima gara che lo ha visto avviarsi bene dalla prima fila, rimanendo secondo alle spalle dello stesso Nespoli fino alla tornata conclusiva, quando lo svizzero si è dovuto ritirare per la rottura del semiasse. A completare la doppietta della squadra cremonese è dunque arrivato il secondo posto di Giacomo Giubergia, a sua volta seguito da Marco Fumagalli. Proprio quest'ultimo è stato autore di una condotta perfetta e, grazie all'azzardo delle gomme slick, con la pista ancora bagnata per un precedente acquazzone, è risalito terzo dalla decima posizione di partenza. Bene anche Vito Utzieri, che oltre a concludere quarto assoluto si è imposto tra gli Over 50. In gara-2 a portarsi davanti è stato ancora Nespoli, che ha sorpreso Manassero al pronti via, ma ancora una volta il pilo-



NESPOLI SOFFIA LA VETTA A PASOTTI

A lato, lo svizzero Nespoli che nonostante un week end difficile ha preso il comando del monomarca e ora ha 6 punti di vantaggio su Pasotti. Sotto, in azione Manassero che a Monza s'è preso tutta la scena

ta della Cipriani Motorsport non è stato fortunato: all'uscita della variante Ascari, per via delle gomme ancora fredde, è infatti finito violentemente contro le protezioni. A questo punto Manassero ha avuto strada libera ed ha dominato fino all'arrivo precedendo un ottimo Luca Flaccadori e l'esperto Vincenzo Sauto, che ha fatto così il suo ritorno sul podio del monomarca che vede protagoniste le Elise Cup PB-R e a sua volta si è imposto nella Over 50. Nella classifica riservata proprio ai piloti "senior", rimane comunque al coman-

do il monegasco Utzieri. In evidenza anche Stefano Zerbi, che ha dato vita a un bel confronto con il rookie austriaco Jürgen Heidenhofer, che ha raccolto nell'ordine un ottavo ed un sesto piazzamento in un fine settimana per lui tutto in crescendo. Record di iscritti per le vetture stradali del Lotus Cup Speed Championship che si è disputato nello stesso contesto. Sono state infatti 18 le vetture al via, con la supremazia di Piero Randazzo al volante di una Lotus Exige V6, il quale è stato l'unico a scendere sotto il muro dei due minuti. ●

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Manassero; 2. Giubergia; 3. M. Fumagalli. Gara-2: 1. Manassero; 2. Flaccadori; 3. Sauto.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Dal novembre 2015 Luca de Meo è presidente della Seat. Casa da sempre molto attenta e impegnata nel motorsport



de Meo Seat e le corse

IL PRESIDENTE RACCONTA: «I NOSTRI TROFEI SONO DIVERTENTI E PARTICOLARI. SOPRATTUTTO ALLA PORTATA DI TUTTI»

La Leon Cupra è il modello più potente mai prodotto in Casa Seat con i suoi 300 cv, che diventano 350 nella versione gara. E non è un caso che sia protagonista nel Tcr: dalla serie internazionale a quelle nazionali, che si stanno moltiplicando da una stagione all'altra. Di pari passo nello stabilimento di Martorell aumenta la produzione delle vetture da competizione, arrivate a quota 400 negli ultimi 4 anni. L'impegno nel motorsport continua e si accresce nel Tcr, il nuovo campionato turismo inventato da Marcello Lotti e nato 4 anni fa proprio da una chiacchierata con il boss di Seat Sport, Jaime Puig. Per rafforzare la sua immagine sportiva ora Seat è anche partner di WorldSBK e di Ducati in MotoGP. E proprio nella tappa catalana del Motomondiale abbiamo incontrato il presidente della Casa di Martorell, Luca de Meo. E abbiamo parlato degli obiettivi di Seat nel motorsport. «Negli ultimi anni Seat Sport ha dimostrato di essere una squadra effettiva ed efficiente -

SEAT SPORT HA DIMOSTRATO DI ESSERE UNA SQUADRA EFFETTIVA ED EFFICIENTE

LUCA DE MEO

”

ha detto de Meo, che è al timone di Seat dal novembre del 2015 - Ci siamo concentrati su alcune serie, come il Tcr, un campionato che sta prendendo molto piede e sta diventando globale. È interessante anche il rapporto fra i costi e il ritorno. Inoltre, in Seat Sport hanno sviluppato un business per la produzione di vetture da corsa delle altre marche, come le Audi RS3 Lms e la Vw Golf, e il progetto sta funzionando: credo che sia una delle poche divisioni di Motorsport in grado di mantenersi. Recentemente abbiamo sviluppato il concetto di rinforzare il tema della Cupra, acronimo di Cup Racer, che è l'essenza del marchio Seat. Sintetizza la sua expertise e permette di creare un legame fra il motorsport e la produzione di serie. Stiamo valutando anche come portare qualche innovazione nelle serie che ci vedono attualmente impegnati. Come sapete a livello di Federazioni ci sono molte discussioni su come evolveranno i regolamenti tecnici e noi puntiamo a trovare so-

luzioni accessibili che però siano anche divertenti, ovvero che rispecchino in pieno quello che è lo spirito di Seat. Non ci possiamo permettere delle grandissime piattaforme, anche se tecnicamente saremmo anche capaci di lavorare in questa direzione, ma anche per una questione economica vogliamo trovare soluzioni che siano alla portata di molti, ovvero anche dei team privati. Chiaramente mantenendo la serie divertente e particolare. È su questa direzione che Seat Sport sta lavorando e mi sembra lo stia facendo molto bene».

- Su cosa vi state concentrando?

«Molto dipende da come potrà evolvere il regolamento, anche nel Tcr. Molte delle vetture che vi corrono sono basate sul concetto della Seat, ed è normale che dopo un certo periodo si cerchi un rinnovamento. Si parla di forme di ibridizzazione, ovvero di tecnologie che magari potrebbero portare le macchine ad essere più competitive e divertenti... e noi vogliamo essere sul pezzo! Il vantaggio che abbiamo è che facendo parte del Gruppo Vw possiamo accedere a tanta tecnologia, perché i nostri cugini e fratelli competono nelle varie serie, quindi sotto questo aspetto abbiamo un grande potenziale».

- In Italia ci sono due trofei targati Seat e in ogni weekend di gara si organizzano anche molte attività collaterali per avvicinare il pubblico ai circuiti.

«Penso che in Italia forse siamo più riconoscibili nel racing di quanto lo siamo sul mercato... e questa è una nostra preoccupazione sulla quale stiamo lavorando. Sicuramente l'Italia come mercato è una nostra priorità, perché non siamo ancora riusciti a sfondare, come abbiamo fatto in Paesi come la Germania, dove vendiamo quasi 100.000 vetture l'anno e la marca è riconosciuta chiaramente come un brand accessibile e giovane. E infatti siamo proprio la marca più giovane in Europa. Abbiamo avviato la collaborazione con Ducati, con la MotoGP e la Superbike anche per questo: Ducati, che fa parte della nostra famiglia è una leggenda in Italia e contiamo che ci aiuti a dare l'immagine di Seat come marca accessibile, divertente e destinata ai giovani».

- Seat Motorsport Italia ha un primato con la Leon ST Cupra: ha realizzato il primo monomarca al mondo di sole vetture station wagon.

«Sul mercato le station wagon si sono vendute sempre molto ma ultimamente questo segmento se lo stanno mangiando i Suv. Se qualcuno cominciava a considerarlo un tipo di carrozzeria un po' più noioso, questo è un ottimo modo per dimostrare che la nostra ST da 300 cavalli è anche sportiva e divertente».

Fiammetta La Guidara

SUPER TROFEO ASIA

Due secondi posti a Suzuka per il Team Lazarus, con Artur Janosz e Toby Sowery, nel terzo appuntamento del Lamborghini Super Trofeo Asia. L'equipaggio della squadra veneta ha chiuso sia nella prima che nella seconda gara, quest'ultima disputatasi con il bagnato, subito dietro al binomio della Clazzio Racing formato da Afiq Yazid e Kei Cozzolino. Due secondi posti anche per l'italiano della Petri Corse Gabriele Murroni nella Lamborghini Cup.

FERRARI NEL VLN

Il terzo appuntamento del Vln ha visto il successo della Ferrari 488 Gt3 del Wochenspiegel Team Monschau divisa da Georg Weiss, Oliver Kainz e Jochen Krumbach. Quella della vettura di Maranello è stata la prima vittoria ottenuta nel campionato che si disputa sul vecchio circuito del Nürburgring. Dietro, a quasi un minuto, ha concluso la Porsche 911 Gt3 R di Matthieu Jaminet, Otto Klohs e Lars Kern. Terzo posto per la Audi R8 Lms di Jeffrey Smidt e Michael Ammermüller.

F.4 SPAIN

Tre vittorie su tre per Christian Lundgaard nel primo appuntamento della F.4 spagnola. Il quindicenne danese del team Drivex Schoor ha preso tutto, dopo che a conquistare la prima pole era stato il pilota locale Xavier Lloveras.

AREXONS

La Arexons, azienda italiana sempre vicina al mondo delle corse, pensa anche al "migliore amico dell'uomo". L'ultima novità è quella di Fresca Foglia Dog, uno dei sei prodotti della linea Loves Pets, pensato per chi porta in auto il cane.



A MONZA METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA TRA LE TURISMO

In Coppa Italia Giaccon ok

Il 4° round della Coppa Italia a Monza, ha regalato tre doppiette. Luciano Tarabini, su Porsche 997 Gt3 R, si è aggiudicato entrambe le gare in Gt ed il premio Mario Benusiglio dedicato al pilota milanese recentemente scomparso. Assieme a lui sul podio sono saliti Ivan Capelli (Porsche 997 Gt3 Cup) e Andrea Sapino (Porsche 991 Cup), che si sono spartiti la seconda piazza, mentre Giuseppe Ramelli ha concluso due volte terzo allungando nella classifica generale. Tra le Turismo, Kevin Giaccon (Opel Astra Tcr, sopra) ha fatto segnare due pole e due vittorie, anche se in gara-1 se l'è dovuta vedere con la Bmw 320i di Fabrizio Montali, fermato poi da un problema elettrico. Spazio dunque ai costanti Renato Gaiofatto (Honda Civic Tcr) e Davide Pigozzi (Seat Leon Tcr) che hanno "scortato" Giaccon anche sul podio di gara-2. Doppietta per Riccardo Ruberti (Seat Leon Supercopa) in 2. Divisione al termine di due gare comunque tirate con Omar Fiorucci e Fabio Fabiani che hanno completato il podio di gara-1 e lo stesso Fabiani (Honda Civic Tcr) e Camillo Piccin (Honda Civic 2.0) scudieri in gara-2.

BLANCPAIN SPORTS CUP

Tripletta Mercedes al Paul Ricard

Pole e vittoria al Paul Ricard nella Blancpain Gt Sports Club per la Mercedes-Amg Gt3 di Pons. Il francese è stato protagonista di un weekend perfetto che lo ha visto consolidare la propria leadership in campionato, con un vantaggio di

23 punti su Daniele Perfetti. A completare la tripletta targata Amg-Gt3 è stato Mauro Ricci. 7° posto per Marco Galassi, con la Ferrari 458 Italia del Team Malucelli e nono per Luigi Lucchini, su un'identica vettura della Bms Scuderia Italia.

NEL BLANCPAIN ASIA BENE ANCHE DI FOLCO

VSR 2° a Suzuka

Successo di Audi e Mercedes nelle due gare di Suzuka della Blancpain Gt Series Asia. Il terzo appuntamento della serie, prima delle due trasferte giapponesi del calendario, ha visto imporsi con la R8 Lms il binomio del Team Hong Kong formato da Marchy Lee e Shaun Thong. In gara-2 vittoria di Hunter Abbott (attuale leader nella classifica assoluta) e Maxi Goetz, con la Amg-Gt3 del GruppeM Racing. Proprio in questo contesto è arrivato il secondo posto assoluto della Huracán del Vincenzo Sospiri Racing, con l'equipaggio composto da Sandy Stuvick ed il brasiliano Nicolas Costa, al suo debutto nella Gt3. Tre posizioni più indietro ha chiuso l'altra Lamborghini di Alberto Di Folco e Aidan Read, autori del loro migliore piazzamento con la Fff Racing.

DEBUTTO CON FFF

Mastronardi nel Gt Open

Chiamato dal team Rinaldi Motorsport per disputare la 1000 Km del Paul Ricard della scorsa settimana assieme al gentleman Pierre Ehret e a Rory Penttinen, per Rino Mastronardi si prospetta un ulteriore impegno nell'International Gt Open. Il pilota toscano, quest'anno già vincitore a Buriram nel secondo appuntamento della Blancpain Gt Series Asia, scenderà in pista questo weekend sul circuito dell'Hungaroring, dove dividerà la Ferrari 488 Gt3 della Fff Racing con il cinese Fu Songyang.

VDEV MONOPLACE

Peccenini sul podio a Digione

Weekend positivo per Pietro Peccenini a Digione, nel 4° round del Challenge Monoplace del VdeV. Unico italiano al via, il pilota della Ts Corse ha proseguito la lotta ai vertici del trofeo Gentlemen Driver, dove il suo principale rivale resta "Lebreton". Al volante della F.Renault 2.0, il milanese ha guadagnato un prezioso 3° posto in gara-2, mentre in termini di assoluta è riuscito a concludere nella top-10 in tutte le 2 gare per la prima volta quest'anno con un migliore sesto piazzamento nella prima.

MEMORIAL GARGANO

Collesano omaggia Bandini

"Dedicato a... Lorenzo Bandini". È intitolato così il raduno Ferrari che si svolgerà il 22 luglio lungo il corso principale di Collesano, il paese delle Madonie famoso anche per la Targa Florio. In occasione della stessa manifestazione, che prevede anche una serie di attività collaterali, tra le quali una mostra pittorica e di modelli statici, si svolgerà il Memorial Giacinto Gargano, lo storico curatore del museo che sorge proprio a Collesano, venuto a mancare solo pochi anni fa. Tra le presenze sono confermate quelle di Margherita Bandini, vedova del compianto pilota della Ferrari scomparso 50 anni fa, e Nino Vaccarella.



BALCONE SPOSTATO

Rapporti tesi tra Prs Group, organizzatore del Rally dell'Adriatico ma anche di Nido dell'Aquila e Balcone delle Marche, e l'amministrazione di Cingoli: la Giunta del comune avrebbe deciso di non concedere più il benessere all'effettuazione del Balcone delle Marche, (18-19 novembre). L'organizzatore fa sapere che la gara si farà.

TIRRENO NOTTURNO

Il Rally del Tirreno valido per la Coppa Italia si disputerà il 5-6 agosto in notturna, con partenza sabato 5 da Villafranca Tirrena e arrivo domenica 6 alle 10.30 dopo nove prove. Per info: www.rallydeltirreno.com

ALPES DU MONT BLANC

Tornano le corse in Valle d'Aosta con il Rally des Alpes-du Mont Blanc che sarà organizzato dall'Auto Sport Promotion. Si tratta di un rally nazionale aperto alle storiche e alla Regolarità Sport, in programma l'1-2 settembre, con 80 km di prove speciali e partenza ed arrivo a Verrès.

CASERTA RINVIATO

L'8° Rally Provincia di Caserta è stato rinviato per mancanza di alcune autorizzazioni. Gli organizzatori, l'ASA2C 1971, e l'Associazione Sportiva Rally Città di Cellole, chiederanno lo spostamento al 21-22 ottobre.

IN NERO

Bruno Bazzini non c'è più. Colpito da un attacco cardiaco due settimane fa, il "Bazz" non ce l'ha fatta. Se n'è andata a 70 anni una vera icona del rallyismo vero e puro, fatto di passione autentica, generosità, simpatia. Bazzini non era "solo" un Commissario Sportivo. Era molto di più: a fianco di Siro Pietro Quaroni e Icio Perissinot aveva lasciato la sua impronta nelle gare più affascinanti dello stivale. Sapeva farsi amare da tutti, con un sorriso e una battuta riusciva a stemperare anche le situazioni più difficili. Mancherà, tanto, a tutti quelli dei rally. Alla famiglia le condoglianze di As.



BETTIOL

I FRANCESI SEGUONO LE INDICAZIONI DI MIKKELSEN

Citroën Evo in Polonia

Due importanti aggiornamenti sono stati omologati sulla Citroën C3 Wrc che Andreas Mikkelsen (sopra) porterà in gara in Polonia. Si tratta di nuove specifiche per il differenziale posteriore e di un sistema progettato per modificare la coppia motrice tra i due assi. A causa di un ritardo nella produzione dei nuovi componenti, solo l'auto di Mikkelsen avrà i nuovi particolari questa settimana a Mikolajki: «La nostra stagione inizia una nuova fase in Polonia - ha dichiarato il boss del team francese, Yves Matton - . Avevamo bisogno di fare un passo indietro nello sviluppo della C3, che è senza dubbio veloce, ma che ha una ristretta finestra di utilizzo. Abbiamo quindi apportato alcune modifiche con l'arrivo di Andreas Mikkelsen, che ci ha incoraggiato ad esplorare alcune nuove strade. Con una macchina più versatile i nostri piloti saranno così in grado di puntare a quei risultati che soddisfano le aspettative elevate della Citroën». E, se 1 più 1 fa sempre 2, c'è da scommettere che tali novità sono in qualche modo ispirate alla Vw Polo che Mikkelsen ha guidato sino allo scorso anno... Nel frattempo la squadra transalpina ha confermato che Kris Meeke sarà regolarmente al via in Finlandia a fine luglio.

LA STORICA SEDE DEL RALLY DI FINLANDIA RESTA CENTRO NEVRALGICO

Jyvaskyla confermata per 3 anni

Sarà ancora Jyvaskyla, capoluogo della Finlandia Centrale, ad ospitare per altri tre anni - cioè dal 2018 al 2020 - la tappa finlandese del Mondiale. Il rinnovo dell'accordo tra l'AKK

(l'Automobile Club finlandese) e la celebre e ricca cittadina che ha dato i natali ad Alvar Aalto e che ospita dal 1951 il Rally di Finlandia, è stato infatti siglato la scorsa settimana.

VIETATI FUORI D'EUROPA CON LE WRC PLUS ANCHE AI PRIVATI

Test più difficili

Il Consiglio Mondiale della Fia svoltosi la scorsa settimana a Ginevra ha ratificato due importanti novità. La prima riguarda il Wrc2, dove i piloti potranno restare in classifica marcando però zero punti in ciascuna delle tre gare obbligatorie della stagione (Portogallo, Germania e Galles) alle quali non avranno partecipato. L'altra riguarda invece il divieto per qualunque pilota non ufficiale di effettuare test al volante di una Wrc Plus al di fuori dell'Europa. In pratica, anche i team privati dovranno osservare le restrizioni imposte ai team ufficiali. Infine, nel campionato Mediorientale e nell'Asia Pacifico potranno correre anche vetture omologate dalle federazioni nazionali ma non dalla Fia.

LA SPECIALE NON SI FARÀ No Montjuic al Catalunya

Niente super speciale a Barcellona! Questa la prima novità di rilievo della 53a edizione del Rally Catalunya (5-8 ottobre). La giunta presieduta dalla "alcadesa" Ada Colau, non ha infatti dato l'ok per la disputa della kermesse d'apertura al Montjuic, speciale che tanto successo ha riscosso negli ultimi tre anni. La gara resterà quindi tutta nel sud della Catalogna, nella zona di Tarragona, con tre tappe, la prima mista e le altre due su asfalto, per un totale di 312 km cronometrati suddivisi in 19 prove speciali. Confermata la base di Salou-Port Aventura, l'altra novità sono 5 speciali su asfalto in tutto o in parte inedite, tra le quali la nuova power stage che si svolgerà sul crono di Santa Marina lungo 14,50 km.

CANCELLATA UNA PROVA

Cambi percorso per il Galles

Dopo le proteste dei team per il poco tempo a disposizione per rimettere in sesto le vetture tra la fine della seconda tappa e l'inizio della terza, gli organizzatori del Rally del Galles hanno modificato il percorso della prova britannica. È stato infatti cancellato il primo crono, inizialmente previsto al mattino di domenica 29 ottobre a Gwydyr. La gara avrà così in totale 19 prove speciali, per complessivi 292 km cronometrati.

IN PORTOGALLO E IN SARDEGNA

Droni pericolosi Lappi sfiorato!

Clamoroso episodio sul salto di Monte Lerno, nel recente Rally Italia Sardegna dove tanto bene ha impressionato: in quell'occasione, infatti, la Toyota Yaris di Esapekka Lappi è stata sfiorata da un drone! Un episodio simile era accaduto al pilota finlandese anche nel salto di Fafe, in Portogallo. Per puro caso, entrambe le volte non è successo niente di grave ma è forse ora che si cominci a regolamentare l'utilizzo di questi dispositivi, che rischiano di diventare davvero pericolosi senza le dovute e necessarie precauzioni.

Lappi di classe crista

È L'UOMO NUOVO DELLA SERIE IRIDATA. SUBITO CONVINCENTE CON LA YARIS WRC, IL NUOVO FINLANDESE VOLANTE HA GRANDI NUMERI

di **Marco Giordo**

È lui il nuovo "flying finn", su questo nessuno ha più dubbi. Il 26enne Esapekka Lappi ha strabiato tutti, diventando l'uomo nuovo di questo Mondiale. Prima finendo 10° assoluto in Portogallo all'esordio su una Wrc e poi soprattutto in Sardegna, dove sulla Toyota Yaris ha chiuso al 4° posto aggiudicandosi ben 6 ps, tra le quali le mitiche Tergu, Terranova, Monte Olia, Monte Lerno e la power stage dell'Argentiera. "Roba grossa", da vero campione vaccinato, non da neofita al volante di una Wrc Plus. D'altronde le sue potenzialità si conoscevano già, visto che da pilota ufficiale della Skoda al volante della Fabia, Lappi si era aggiudicato nel 2014 l'Europeo e l'anno scorso il Wrc2. Il meno sorpreso di tutti delle sue imprese ad Alghero era il suo mentore Lasse Lampi, il vecchio campione e stimato collaudatore finlandese che in passato ha collaborato con Makinen e Rovannerpa.

Ora Lampi si occupa sia di Juho Hanninen che dello stesso Lappi, che ha accompagnato come un'ombra negli ultimi 5 anni in tutte le sue gare. «*Seguo Esapekka da sempre - ha commentato - e so quali siano le sue potenzialità. È forte e veloce, mentalmente solido, insomma ha tutti i numeri per andare molto lontano*». Sulla stessa falsariga è anche il suo team principal Tommi Makinen. «*È stata una gara davvero incredibile quella di Lappi - ha detto il 4 volte iridato - che ha segnato diversi scratch in un rally davvero tosto e molto duro e difficile come la Sardegna. Ha un grande talento, normalmente ci vuole un anno di esperienza per guidare una Wrc ad alto livello, ma lui ha bruciato le tappe. Non credo che tarderà molto a conquistare il suo primo podio. È già più che una promessa*». Insomma, se il buongiorno si vede dal mattino è ormai chiaro a tutti che la stoffa c'è.

Ad Alghero il più sorpreso alla fine era proprio Esapekka, questo ragazzo educato e sorridente, estroverso, qualità non abituale nei finlandesi, che quando parla delle sue prodezze sembra quasi imbarazzato. «*A dire la verità devo ammettere che sono rimasto sorpreso anch'io delle mie prestazioni - ha confessato - Non pensavo infatti di andare così forte, invece guidando la Yaris in modo molto naturale i tempi sono venuti fuori. Tutto questo ovviamente grazie anche alle grandi qualità della nostra vettura che*

sulla terra è molto maneggevole, e che nella seconda parte della 2ª tappa era perfetta. Alla fine sono stato il più veloce a Monte Lerno, nonostante alcuni problemi ai freni e passando per terzo sulla strada. Non ci credevo nemmeno io. Tra l'altro nella seconda giornata partendo 3° ho dovuto correre pratica-

mente senza poter vedere le traiettorie giuste sulla strada, un'esperienza per me del tutto nuova. Come quella di aver vinto la mia ps a Tergu venerdì mattina senza la seconda marcia. Nella giornata finale ho pensato solo a preservare le gomme all'inizio e poi a guidare e ad andare al massimo nelle ultime 2 ps. Ho vinto così alla fine la power stage, guidando in modo pulito e senza commettere nessun errore. In Sardegna ho imparato davvero tantissimo, ora so come si guida la Yaris al massimo sulle prove sterrate strette e lente. Ora non mi resta che imparare ad andare forte sulle speciali veloci.

Sono molto contento dei miei progressi, sto infatti lavorando ancora sulle mie note, e non vedo già l'ora di correre in Polonia. Poi ci sarà la Finlandia che è il mio habitat naturale, ma francamente non penso di poter vincere». ●

SONO RIMASTO STUPITO ANCHE IO DALLE MIE PRESTAZIONI. NON PENSavo DI ANDARE COSÌ FORTE

ESAPEKKA LAPPI

”



llina



CLASSE 1991 HA GIÀ CORSO 23 GARE IRIDATE

Esapekka ora è pronto

Esapekka Lappi è nato a Pieksamaki in Finlandia il 17 gennaio 1991. Ha corso sinora 23 gare del campionato del mondo, dove ha esordito in Finlandia nel 2011 su Citroën C2 R2. Prima del 4° posto ottenuto in Sardegna due settimane fa, il suo miglior risultato nel mondiale era stato il 7° posto assoluto conseguito lo scorso anno nel Rally di Germania su Skoda Fabia R5. Il pilota finlandese era infatti diventato pilota ufficiale Skoda nel 2012, anno in cui si era aggiudicato il Rally di Polonia valido per l'Europeo sulla Fabia S2000. Poi nel 2013 il 26enne driver finlandese ha corso nel campionato Asia Pacifico e nell'Europeo, campionato quest'ultimo che si è aggiudicato nel 2014 al volante della Fabia Super 2000. Nel 2015 ha chiuso al terzo posto il Wrc 2, campionato che poi si è aggiudicato nel 2016 all'ultima gara in Australia sulla Fabia R5 ufficiale. Da quest'anno è diventato pilota ufficiale Toyota e al volante della Yaris Wrc, dopo sole due gare disputate (Portogallo e Sardegna), è 11° assoluto nella classifica del mondiale piloti con ben 20 punti all'attivo.

SUBITO IN ALTO CON LA TOYOTA WRC

Decimo in Portogallo e 4° in Sardegna (dove ha vinto ben 6 prove speciali), Esapekka Lappi è salito subito molto in alto con la Toyota Yaris Wrc. Sotto, Simone Tempestini

Polonia la sfida è su 23 speciali

È L'OTTAVO ROUND DEL CAMPIONATO DEL MONDO. MIKKELSEN CONFERMATO IN CITROËN. SUNINEN DEBUTTA SULLA FIESTA WRC

La gara

Il percorso del 74° Rally di Polonia nel prossimo week end è composto da 23 ps per un totale di 338 km cronometrati. Confermato anche stavolta la base a Mikolajki, 230 km a nord di Varsavia. Il programma parte giovedì 29 con lo shakedown, poi in serata ci sarà l'abituale super speciale (2,50 km). Venerdì 30 la 1ª tappa di complessivi 116,16 km cronometrati, è tutta ricavata nella

regione dei laghi Masuri ed è composta da 8 speciali. La seconda giornata di gara sabato 1° luglio, prevede invece un totale di 150,82 km cronometrati e si dirigerà a nord dove costeggerà la frontiera russa, con la classica speciale di Goldap (14,75 km) che non è lontana da Kaliningrad, l'importante ex base navale sovietica sul Baltico. Le altre 4 prove in programma, saranno tutte ripetute due

volte concluderà la giornata la supespeciale. Infine la 3ª tappa di 59,66 km cronometrati, si disputerà di nuovo nella regione dei laghi Masuri, con le speciali ripetute 2 volte di Orzysz e Papatki che sarà la nuova power stage che verrà trasmessa in diretta da Fox Sports.

49 al via

Sono 49 gli equipaggi iscritti con ben 14 sono Wrc Plus, con due novi-

tà importanti. In primis la conferma di Andreas Mikkelsen da parte della Citroën, il norvegese sostituirà infatti Kris Meeke sulla C3 Wrc n° 7, e poi l'esordio del promettente giovane finlandese Teemu Suninen sulla quarta Ford Fiesta Wrc Plus schierata dalla M-Sport. Nel Wrc 2 sono ben 15 gli iscritti, con in evidenza il leader della serie lo svedese Pontus Tidemand ed il messicano Benito Guerra, entrambi su Skoda Fabia

R5. Della partita saranno anche Simone Tempestini (Citroën Ds3 R5) ed il pilota di Aci Team Italia Fabio Andolfi (Hyundai i20 R5). Nel Wrc 3 sono iscritti il francese Astier (Peugeot 208 R2), il messicano Name ed il polacco Brzezinski (entrambi su Citroën Ds3 R3T), mentre sia al Wrc 3 che allo Junior sono iscritti 10 equipaggi tutti su Ford Fiesta R2, con in prima linea il leader dei due campionati il catalano Nil Solans. ●



Albertini centra il tris

TERZA VITTORIA SU TRE GARE E TITOLO MOLTO VICINO PER IL BRESCIANO CHE DOMINA ANCHE A TREVISO CON LA FIESTA TAMAUTO. E SIGNOR LASCIA LA SERIE

di [Gianni Cogni](#)

VALDOBBIADENE - Adesso il timore è che il Tricolore Wrc ad appena metà strada si spopoli, sopraffatto dal tris di vittorie di Stefano Albertini - Elba, 1000 Miglia ed ora Marca - che lo pone già ad un soffio dal titolo. Dal quale, a fine gara, il campione uscente Marco Signor si è esplicitamente chiamato fuori, nonostante il secondo posto ad appena 11"8 dal compagno in TamAuto e le brillanti prestazioni con il nuovo esemplare di Ford Fiesta avuto per l'occasione. «Tutt'al più sarò al via a San Martino di Castrozza, perché mi piace la gara».

Mentre l'asso pigliatutto della Mirabella Millemiglia, con l'aria del gatto che s'è mangiato il topo, si rimette formalmente ai suoi dirigenti: «Il mio programma - dice Albertini - prevedeva di disputare le prime tre gare. Ora conto di poter proseguire». E Corrado Fontana, suo primo inseguitore in campionato e terzo al traguardo dopo una gara molto competitiva con una Hyundai che ha finalmente ritrovato la giusta quadratura, ci ha scherzato sopra: «Io di certo non mi fermo, se ti fermi tu il campionato lo vinco io». Peccato per gli altri due grandi protagonisti del rally, Simone Miele e

Paolo Porro. Il pilota della Citroën Ds3 Wrc è stato il primo leader della gara e capace di vincere anche il primo passaggio sul Monte Tomba prima di un rocambolesco - volontario - ritiro. Un dritto con toccata a muro, di fatto innocua. Ma con il timore di aver causato danni s'è fermato per controllare la vettura, arrivando poi a fine prova con l'auto perfetta ma con 8 irrecuperabili minuti sul groppone... E così si è andato ad aggiungere al padre Mauro (ruota strappata alla sua Bmw M3) all'elenco dei ritirati. Quanto a Paolo Porro, l'ultimo portabandiera delle Wrc 2 litri ha offerto una gran prestazione con la Ford Focus occupando per tutta la gara la terza posizione in classifica generale. Ma sull'ultimo e conclusivo passaggio sul Monte Tomba ha forato su una piccola pietra in traiettoria, scivolando ad un ingeneroso per lui sesto posto finale.

Notizie promettenti da casa Ford Racing con Giuseppe Testa che ha portato in dote un buon quarto posto. Fra le R5 è stata la giornata di Efreim Bianco, l'unico che non ha mancato un colpo dall'inizio alla fine. Ha vinto staccando il trio - classificato alla fine nell'ordine - composto da Bondioni e Baccega. ●



foto grafie BETTIOL





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc); 2. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc); 3. Fontana-Arena (Hyundai i20 Wrc).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

SFIDA TUTTA IN CASA

Stefano Albertini, sopra, e Marco Signor, sotto a sinistra, hanno occupato le prime due posizioni del Marca con le Ford Fiesta della TamAuto. Terzo gradino del podio per Corrado Fontana, in basso a sinistra nell'altra pagina. Sotto, Vescovi, primo di 2Rm con la Renault Clio S1600



DOMINA FRA LE 2 RUOTE MOTRICI ED È UNDICESIMO ASSOLUTO

Vescovi ancora lui

Fra le 2 Ruote Motrici non c'è stata storia, con due piloti straordinari su tutti: Roberto Vescovi e Andrea Carella. Emblematici i loro piazzamenti assoluti in rapporto alle vetture: 11esimo assoluto il parmense con la Clio Super 1600 della Erreffe, 16esimo il secondo con la 208 della Vieffe. Ovviamente fra le due superstar delle tuttoavanti il confronto diretto è stato solo apparente, vista la differenza di prestazioni dei loro mezzi, ma a dire quanto siano stati bravi ci sono tutti gli altri con le trazioni anteriori, che hanno potuto fare solo da comprimari. Fra loro una menzione particolare per Rudy Andriolo, il meno lontano da super Carella nell'ormai consueta lunga lista delle 208 R2, che anche stavolta hanno avuto la meglio sulle R3. Le immancabili lotte fra i vari modelli di Clio hanno visto i trionfi di Scopel (Clio R3C) e Stival (N3) oltre a quello, ovvio, di super Vescovi fra le Super1600.





La prima volta di **Cogni Jr.**

PRIMO SUCCESSO SOFFERTO E MERITATO PER IL 21ENNE PIACENTINO. CHE REGOLA GLI ESPERTI RIVALI IN SUZUKI

Il Rally della Marca ha consacrato il ventunenne Giorgio Cogni e riaperto i giochi per la vittoria nella Suzuki Rally Cup legata al CiWrc, che quest'anno ha superato per seguito il

Trophy legato al Cir. Gli esperti Simone Rivia, vincitore delle prime due gare e leader della serie, e Corrado Peloso, campione 2016, partivano con i favori del pronostico ma con



SPAZIO ANCHE PER LORO AL MARCA

Giorgio Cogni, sopra, primo nel Suzuki Trophy. A lato Efrem Bianco, vincitore della R5 con la Skoda Fabia. Il alto, Giuseppe Testa in azione con la Ford Fiesta Wrc che ha portato al quarto posto

l'insidia di Cogni ed i Pellè in grande crescita. Quest'ultimo, però, ha sbagliato ed è uscito di scena praticamente subito. Invece Cogni ha vinto la speciale del venerdì sera ed ha resistito ad un primo tentativo di rimonta da parte di Rivia. Poi, nel primo passaggio sulla pieve Castelli incassava una doppia mazzata: 10" di penalità e 12" di ritardo per problemi all'idroguida. Rivia, come sempre perfetto, prendeva il volo e Peloso lo riavvicinava. Ma con due tempi eccezionali sul Monte Cesen, Cogni riusciva a tornare in testa per 4 decimi di secondo prima del Monte Tomba finale. Lì, il piacentino stabiliva il nuovo record della categoria mentre Rivia non poteva nemmeno reagire per rottura della seconda marcia. Terzo Peloso e quarto un Parolaro in crescendo. ●

SINDACO DA... CLONARE

Il Sindaco di Valdobbiadene. Luciano Fregonese, ha fatto pubblico elogio degli organizzatori e dei riscontri positivi sulla zona, sia in termini economici che di immagine, da parte del Rally della Marca. «Potrebbe farsi clonare?» ha scherzato Luca Bartolini, addetto stampa Aci Sport, sottolineando che, di sindaci, così i rally ne avrebbero bisogno parecchi...

PORRO DA... FIESTA

Per Paolo Porro potrebbe essere stata l'ultima gara dell'anno con la Focus Wrc. Se Manuel Sossella (qui fermato da problemi emersi già nello shakedown) decidesse di rinunciare a disputare l'Alpi Orientali a Udine, il comasco salirebbe sulla sua vettura. Con la quale comunque correrà il prossimo Rally della Carnia, a casa del suo navigatore Cargnelutti.

BALDACCINI DA... 100

Centesima gara in carriera per Emanuele Baldaccini, inseparabile navigatore di "Pedro". Il pilota bresciano, che sembra aver preso le misure alla Hyundai i20 Wrc (sotto), ha promesso una gara d'attacco in Friuli per consentire a Baldaccini di aprire nel miglior dei modi il secondo centinaio di gare...



foto grafie BETTIOL



Basso fatica ma raccoglie

TER L'ITALIANO CONCLUDE SOLO SESTO IN BELGIO, PERÒ CONQUISTA PUNTI PESANTI NEL TROFEO EUROPEO

Kevin Abbring, in coppia con Pietr Tsjoen ha vinto il Rally di Ypres battendo Bryan Bouffier per appena 8 secondi dopo quasi 2 ore e mezza di prove speciali! L'attentissimo Thierry Neuville ha dato spettacolo con la Hyundai i20 ma non figura nella parte alta della classifica: il ritiro per incidente nella sesta prova lo ha scalzato dal primo posto che occupava ed ovviamente, al rientro, ha potuto solo farsi ammirare

a suon di scratch. Il suo bilancio è di 9 prove vinte su 20, contro le 3 di Abbring. L'olandese però è stato abile nella gestione del rally, badando a restare a tiro del primo posto e a non sbagliare. Inizialmente terzo, è passato secondo dopo il botto di Neuville ed in vetta dopo la quarta prova del secondo giorno, quando Bouffier (vincitore di 7 prove) ha perso in un colpo solo 39". Scivolato a 14" 1 da Abbring, il francese non è più riuscito a recuperare. Terzo a 47" il belga Verschuere in un rally che ha felicemente sostituito l'uscita dall'Europeo con

l'ingresso nel Ter e la validità per il campionato britannico. Nel Trofeo Europeo Rally (Ter) che vede impegnato Giandomenico Basso con la Hyundai i20 della Brc, il campione d'Italia sperava di giocarsi il successo assoluto ma dopo un buon inizio ha patito problemi al motore (quinta speciale) scivolando

in 12esima posizione. Da lì in poi la sua gara s'è trasformata in una vana rincorsa a Bernd Casier, rivale diretto per la classifica di Trofeo ed alla fine quarto assoluto. Nonostante una penalità per partenza anticipata e qualche difficoltà nel finale, Basso ha comunque concluso sesto assoluto e secondo ai fini del Ter: risultato sufficiente a mantenerlo in vetta alla classifica della serie. Prossimo appuntamento per il veneto e la Hyundai della Brc il Rally di Madeira in programma ad inizio agosto. Ai fini del campionato britannico, vittoria per Keith Cronin (Fiesta R5), che nella classifica finale assoluta s'è piazzato settimo alle spalle di Basso. (g.c.)

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Abbring-Tsjoen (Peugeot 208 T16); 2. Bouffier-Dini (Skoda Fabia); 3. Verschuere-Hostens (Skoda Fabia)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



"Lucky" anche a Biella

STORICI OTTAVO SUCCESSO CONSECUTIVO PER IL VICENTINO IN UNA STAGIONE DAVVERO TRIONFALE

Eotto! L'anno d'oro di Gigi 'Lucky' Battistolli e Fabrizia Pons continua: lo straordinario filotto di 8 vittorie consecutive è proseguito anche al Rally della Lana, dove il campione vicentino e la sua coequipier piemontese hanno sbaragliato la concorrenza nel finale di gara. Per "Lucky" una vittoria dal sapore particolare perché in passato non aveva mai vinto sulle strade della mitica gara biellese. Stavolta c'è riuscito con la Delta 16V della K Sport, per un podio tutto Lancia, con Bianchini-Darderi (Rally 037) secondi ed i biellesi Pinzano-Zegna (Delta 16V) terzi. All'inizio erano state soprattutto

le Porsche a mettersi in evidenza, con i biellesi Negri-Coppa al comando a fine prima giornata. Poi, l'indomani, complice un temporale notturno ed il sottobosco della prova Romanina ricoperto di foglie bagnate, Negri ha dovuto cedere il passo prima a Bianchini e poi a "Lucky", che ancora una volta ha finito per imporre la sua esperienza oltre che la sua straordinaria classe. Per Negri (quarto) resta comunque il successo nel 2° Raggruppamento, il cui leader tricolore Salvini è stato costretto al ritiro per una toccata nella seconda tappa. Quinto posto per il piacentino Elia Bos-salini, che ha saputo rimontare dopo un malesere nella prima tappa e 5' di penalità per un ritardo ad un controllo orario. Sesto e vincitore del 3° Raggruppamento il biellese Ivan Fioravanti che con la sua Ford Escort Rs MkII s'è imposto avendo la meglio prima su Roberto Rimoldi e poi sul bresciano Marco Superti. Nel 1° Raggruppamento, infine, dominio di Dell'Acqua e Paganoni con una Porsche 911 S. Nel Trofeo A112 s'è imposto Scablabin. (g.c.)

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. "Lucky"-Pons (Lancia Delta 16V); 2. Bianchini-Darderi (Lancia Rally 037); 3. Pinzano-Zegna (Lancia Delta 16V)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Basso ha chiuso sesto a Ypres, secondo fra gli iscritti al Ter, dove resta al comando. "Lucky", in alto, ha vinto anche a Biella sulla Delta 16V

sere nella prima tappa e 5' di penalità per un ritardo ad un controllo orario. Sesto e vincitore del 3° Raggruppamento il biellese Ivan Fioravanti che con la sua Ford Escort Rs MkII s'è imposto avendo la meglio prima su Roberto Rimoldi e poi sul bresciano Marco Superti. Nel 1° Raggruppamento, infine, dominio di Dell'Acqua e Paganoni con una Porsche 911 S. Nel Trofeo A112 s'è imposto Scablabin. (g.c.)

Il dottor Ullrich si scopre turista

di **Alberto Sabbatini**

Per 18 anni la 24 Ore di Le Mans l'aveva sempre vissuta con la tuta ignifuga rossa e nera calzata addosso. Relegato nel proprio garage con le cuffie in testa aperte su tre canali radio contemporaneamente per poter parlare con tutti i suoi equipaggi in corsa. In 18 anni non ha mai potuto mettere il naso fuori dal box per tutte e 24 le ore di corsa. L'unica camminata che gli era concessa era quella fra garage e muretto box, per confrontarsi con i cronometristi del proprio team. Finalmente nel 2017 il dr. Wolfgang Ullrich, il grande capo del reparto corse di Audi Sport, ha potuto gustarsi una 24 Ore diversa: da spettatore, in jeans e t-shirt. Come un appassionato qualsiasi, anzi come un pensionato di lusso, qual è ormai. Il ritiro dell'Audi dall'Endurance e l'avvicendamento al comando del reparto corse fra lui e il suo delfino, Dieter Gass, ha lasciato Ullrich completamente libero da impegni per la settimana di Le Mans.

Nessun altro di Audi è venuto sul circuito francese perché nello stesso week end della 24 Ore c'era la concomitanza della gara Dtm all'Hungaroring, l'unica categoria oltre alla Formula E in cui Audi continua a correre ufficialmente. Per cui i reduci dello squadrone che un tempo faceva tremare il circuito della Sarthe, erano tutti in Ungheria a seguire la gara delle A5 Dtm, guidati al box da Gass. Ullrich però non conserva un gran ricordo del Dtm da quando due anni fa rimediò una pesante squalifica per aver ordinato al suo pilota Timo Scheider al Red Bull Ring di buttare fuori pista la Mercedes rivale di Wehrlein. Così per riempire il proprio weekend di metà giugno ha preferito venirsene a Le Mans. Invitato da Pierre Fillon, il capo dell'Automobil Club de l'Ouest che organizza la 24 Ore. E si è concesso un fine settimana di corse diverso - per lui - senza camicia Audi d'ordinanza, in compagnia del figlio 14enne, impegnato soltanto a bighellonare per il paddock a salutare vecchi amici e girare il circuito per osservare da fuori i Prototipi in azione.

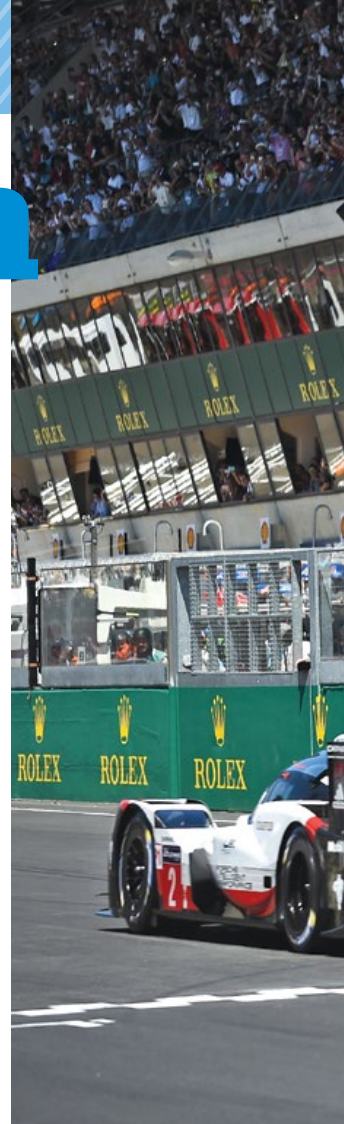
Una Le Mans diversa anche per lui, che ne ha viste 18 vincendone ben 13. E alla fine Ullrich tradava entusiasmo.

«Vengo a Le Mans dal 1999 - ci ha raccontato - eppure non l'avevo mai vissuta così. Da spettatore. Ho raccolto impressioni nuove che mi hanno entusiasmato. Sono riuscito anche a vedermi la parata dei piloti del venerdì in piazza a Le Mans,

L'EX GRAN CAPO DI AUDI SPORT È ANDATO ALLA 24 ORE DI LE MANS DA PURO RACE FANS, SCOPRENDO LA CLASSICA DA UNA PROSPETTIVA INCONSUETA. ECCO IL SUO RACCONTO



FUNDARO



SUTTON-IMAGES.COM

cui avevo partecipato una volta sola nel 1999. Sono contento, perché durante la corsa ho potuto andare in giro per quasi tutte le curve del circuito osservando le macchine in gara. Sono andato in tante curve del circuito che conoscevo soltanto attraverso le immagini televisive che vedevamo dai box. E devo dire che dal vero fanno tutto un altro effetto; non somigliano molto a quello che si vede in tv, forse per la prospettiva. Visti di persona, sembravano quasi luoghi diversi».

- Quali curve ha visitato?

«Tutta la seconda parte del circuito dopo Hunaudières. Mulsanne, Indianapolis, Arnage, le curve Porsche. Tutti posti dove non era mai stato di persona in tanti anni. Incredibile a dirsi, ma è così».

- E quale impressione ne ha tratto?

«È una corsa che va vissuta con due sensi: la vista ma soprattutto l'udito. Mi è piaciuto davvero tanto riconoscere le macchine dal sound. Ogni auto ha un proprio rombo particolare; quando sei in curva, non vedi subito arrivare la macchina perché la curva è preceduta da un lungo rettilineo nascosto alla vista. Però senti forte e ben chiaro il rumore in lontananza farsi sempre più vicino. E la macchina la riconosci dal rumore del motore. Ognuna ha il suo sound caratteristico, a parte le P2 che avendo tutte lo stesso propulsore, hanno un rombo identico. Ho trovato veramente entusiasmante vedere la gara, tendere l'orecchio





e cercare di indovinare quale macchina stava arrivando in distanza ascoltando soltanto il sound: se si trattava di una P1, di una Gt o di una P2. Di notte poi è davvero speciale. E diventa una sfida più grande riconoscere le auto. All'inizio vedi di fronte a te soltanto le luci accecanti dei fari; capisci se è un prototipo dal fatto che i fari hanno luce bianca mentre quelle delle Gt sono gialle. Ma quando ti passi di fianco al buio vedi soltanto una sagoma scura e allora soltanto il rumore ti aiuta a riconoscerle».

- Da tecnico e da esperto, in curva che impressione le hanno fatto Toyota e Porsche? Simili o diverse nel comportamento?

«Sono entrambe velocissime; penso però che in gara avessero un set up diverso da quello usato nelle qualifiche dove c'era un certo divario di prestazione fra loro; in corsa erano più o meno simili, anche se la Porsche sembrava più sottosterzante, la Toyota invece leggermente sovrasterzante o quasi neutra».

- E quel tempo incredibile di 3'14"8 di Kobayashi in prova, superiore di 4" ai tempi dello scorso anno, come lo spiega?

«Penso che Kobayashi abbia trovato un giro completamente senza traffico in qualifica, cosa che a Le Mans è quasi impossibile. Altrimenti non avrebbe potuto andare due secondi più forte di tutti gli altri. Aveva sicuramente anche un assetto da qualifica, ma è il traffico sul giro secco che fa la differenza per fare il tempo a Le Mans».

UN'EDIZIONE MOLTO PARTICOLARE

L'anno della sfida tra Toyota e Porsche, con lo start dato da Chase Carey, sopra, di Liberty Media, ha visto Wolfgang Ullrich, nell'altra pagina, tornare alla 24 Ore di Le Mans in veste di puro appassionato, in camicia non marchiata, per la prima volta dal 1999 senza vestire i colori Audi

KOBAYASHI PER ME HA TROVATO UN GIRO DEL TUTTO SENZA TRAFFICO IN QUALIFICA PER LA SUA POLE

WOLFGANG ULLRICH



- Come spiega le difficoltà di Lotterer, il suo pupillo in Audi, alle prese con la Porsche in cui non sembra in grado di fare la differenza?

«Non riesco a capirlo. André è un pilota velocissimo. In Audi abbiamo visto cosa è capace di tirare fuori dalla macchina in termini di velocità quando è motivato. Ma è anche vero che quando era con noi stava con altri piloti molto forti dove tutti si pungolavano a vicenda per dare il massimo. Non so com'è l'ambiente in Porsche: per Lotterer è un team nuovo e in certi casi serve tempo per ambientarsi, conoscere la macchina e capire come lavorare al meglio con la squadra per raggiungere la massima efficienza».

- Che dice delle disavventure Toyota?

«Sono sinceramente dispiaciuto per loro. Evidentemente fra Le Mans e i giapponesi sembra non esserci proprio un grande amore».

- Quest'anno tutte le P1 ibride hanno avuto avarie, guasti o problemi. Ci fosse stata ancora l'Audi con la sua proverbiale affidabilità, forse avrebbe vinto ancora la 24 Ore. Non ci pensa ogni tanto?

«Sono sicuro che tutti i concorrenti attuali affrontano l'Endurance con lo stesso spirito e la stessa preparazione con cui l'affrontavamo noi. Nessuno va a Le Mans con una macchina non affidabile. Ma questa gara, per quanto la prepari in ogni dettaglio, porta sempre sorprese e imprevisti. Anch'io lo so bene». ●

Un docufilm sulla Ferrari 312B

USCIRÀ NELLE SALE IL 9, 10 E 11 OTTOBRE LA STORIA DELLA GLORIOSA ROSSA CONCEPITA DALL'INGEGNERE MAURO FORGHIERI, CHE DEBUTTÒ NEL 1970 COL MOTORE 12 CILINDRI PIATTO E CHE È TORNATA IN PISTA GRAZIE A PAOLO BARILLA NEL GP STORICO DI MONTECARLO

Il vintage e la rivisitazione degli anni ruggeri della F.1 tirano alla grande e entusiasmano gli appassionati duri e puri, quanto e se non più di un Gp da vedere live. Ne è la testimonianza la notizia della realizzazione di un docu-film sulla Ferrari 312B, gloriosa monoposto in gara dal 1970 grifata Mauro Forghieri e in grado di vincere subito quattro Gran Premi alla prima stagione con Jacky Ickx e Clay Regazzoni, più un altro l'anno dopo con Mario Andretti, oltre che testimone della svolta verso il motore 12 cilindri piatto. Soluzione, questa, dalla metà degli Anni '70 pilastro di un'entusiasmante rinascita iridata della Rossa e dell'inizio dell'era Lauda. È passato quasi mezzo secolo e tocca a "Fer-

rari 312B", firmato da Andrea Marini, ricordare questa storia seminale, fatta di creatività, coraggio e agonismo, mescolando

la in parallelo a una vicenda assai più vicina a questo nostro presente. Infatti, in una sorta di split screen che contiene ciò che fu, unito al

la sua ideale e reale riviscenza, ecco anche la storia che vede il pilota Paolo Barilla riportare in auge, a 46 anni dal debutto, l'indimentica-

bile Ferrari 312B conducendola in gara ancora una volta a Montecarlo all'interno dell'Historic Gp. Con l'aiuto del creatore della 312B, il leggendario ingegnere Mauro Forghieri, per l'occasione tornato in servizio effettivo accanto alla monoposto.

Andando all'aspetto logistico puro e semplice, il docufilm dovrebbe uscire in ben 50 Paesi e comunque, tanto per cominciare, sarà proiettato in anteprima in Italia solo nei giorni del 9, 10, 11 ottobre.

Tuttavia per gli appassionati sarà possibile verificare la possibilità di vederlo presso il cinema più vicino, visto che l'elenco delle sale che lo proietteranno sarà reso disponibile a breve sul sito www.nexodigital.it da tener presente quale punto di riferimento. Oltre alle immagini di repertorio del passato remoto e prossimo, molto interessanti sono annunciati i contributi sull'evoluzione della F.1 dal 1970 a oggi, forniti in veste di testimoni del tempo forniti da Niki Lauda, Jacky Ickx, Jackie Stewart, Gerhard Berger e Damon Hill. Il film è prodotto da Tarpini Production e verrà distribuito al cinema da Nexo Digital con i media partner Radio DeeJay, MYmovies.it.

Mario Donnini

La monoposto che ha cambiato la storia della F1

FERRARI 312B



SOLO IL 9-10-11 OTTOBRE AL CINEMA

NIKI LAUDA JACKIE STEWART JACKY ICKX GERHARD BERGER DAMON HILL

NEXO DIGITAL, PRESENTA UNA PRODUZIONE TARPINI PRODUCTIONS IN COLLABORAZIONE CON RADIO DEE JAY. REGIA ANDREA MARINI. SCENARIO EMANUELE ZIBOLLA. MONTAGGI DAVID TEBBIE. PRODUZIONE ESICOM FIANZISSA BARALDI. MUSICA ORIGINALI PHILIPPE FABRISSE. FONDI DI PISA DRETTA MARCO FANEBBI. PRODOTTO DA PAOLO TARPINI. POST-PRODUZIONE PIER PAVANINA M. LINO. POST-PRODUZIONE AUDIO MASSIMO MARIANI. © 2018 TARPINI

BIGLIETTI E INFO SU NEXODIGITAL.IT

TARPINI PRODUCTIONS MYmovies.it DEE JAY NEXO DIGITAL

ATTENZIONE, NELLE SALE MA SOLO PER 3 GIORNI!

Ecco il manifesto del docufilm concepito e girato da Andrea Marini e dedicato al mito della Ferrari 312B. Sarà proiettato nelle sale solo il 9, 10 e 11 ottobre



E COPROPRIDIARIO DI TEAM

A sinistra Dempsey, la tennista Sharapova e Webber: l'attore statunitense smessi i panni del pilota è ora coproprietario di un team impegnato nel Wec con le Porsche 919 Srs

Dempsey race anatomy

«SE RINASCESSI FAREI IL PILOTA E NON L'ATTORE». PATRICK SI SVELA E RACCONTA LA SUA GRANDE PASSIONE PER LE CORSE

LE MANS - Gli occhi color del cielo che fanno impazzire milioni di donne si fanno pensierosi. Ma solo per un'istante, subito sul volto di Patrick Dempsey torna il sorriso da fascinoso mascalzone: «Meglio vincere un Oscar o la 24 Ore di Le Mans? Sarebbe carino vincerli entrambi e tenere la statuetta dell'Academy e il trofeo uno accanto all'altro sul camino». Il set è il circuito della Sarthe, in un inter-

ora prosegue con l'ex dottore più desiderato della tv. Recentemente anche il collega Michael Fassbender è stato colpito dal raptus motoristico, buttandosi nella mischia del Ferrari Challenge Usa. «L'ho incontrato mentre stavo andando a Spa - racconta Dempsey - e abbiamo subito iniziato a parlare di gare. Non ho consigli particolari da dargli, tranne quello di continuare a correre». A 50 anni passati l'attore ha ormai appeso il casco al chiodo, calandosi nel ruolo di coproprietario del team Dempsey-Proton che corre nel Wec con le 919 RSR e il nostro Matteo Cairoli, «un vero talento naturale». «Ho iniziato a correre tardi, a quasi 40 anni - dice -. Il mio debutto è stato nel 2005 alla Mid Ohio, poi sono venuto a vedere la mia prima 24 Ore». Dove ha corso tre volte, cogliendo nel 2015 il 3° posto in GTEAm. «Comunque sono felice di essere qui senza

correre, in fin dei conti è molto più comodo - ride -. È bello poter seguire il team ed è una grande soddisfazione aver raggiunto i risultati che mi ero posto, ossia salire sul podio due anni fa. Di Le Mans mi piace l'atmosfera cameratesca, lo spirito di ami-

cizia che si respira». Nel 2016 Brad Pitt, altro appassionato di motori, aveva dato il via alla 24 Ore, alimentando le speranze di un colossal sulla sfida tra Ford e Ferrari degli Anni '60. Non se n'è saputo più nulla ma nel frattempo Dempsey sta terminando un progetto per lo schermo molto interessante: «Ora sto lavorando a tempo pieno a *The Limit*, un serial sulla storia di Phil Hill ambientato a cavallo tra gli anni '50 e '60. È una bella sfida per me. Penso che il miglior film sulle corse sia *Grand Prix* (diretto a John Frankenheimer nel '66, ndr), ma ovviamente anche la *24 Ore di Le Mans* (di e con Steve McQueen, ndr), che cattura perfettamente quell'epoca. E l'atmosfera da allora non è cambiata più di tanto. Con *The Limit* vorrei fare qualcosa di simile, raccontare un'epoca molto eccitante, culminata purtroppo con la tragedia di Von Trip». Troppo forte la curiosità di sapere quali gioielli possa custodire il garage di una stella-pilota. «La mia prima macchina è stata una 356 Cabrio del '63 che posseggo tuttora. Ho diverse auto ma meno di prima. Non mi piaceva possederne tante e non usarle». Se fosse obbligato a sceglierne solo una per tutta la vita sarebbe «una Porsche 917 da tenere nel living di casa mia e un'altra da guidare ogni giorno. Mi rendo conto che per voi italiani non è bello da sentire (ride) ma sì, sono un uomo Porsche al 100%». Dempsey ha gioito della 19ª vittoria del marchio: «Porsche è la storia di Le Mans - conclude -, ha vinto più di tutti gli altri qui. Penso sia una questione di cultura, una sorta di desiderio di fare sempre il meglio possibile. Inoltre sanno come vincere e hanno una mentalità vincente. Il segreto è anche il sapersi adattare agli errori: in Porsche ne prendono atto, li affrontano e continuano a crescere». Un'ultima domanda: se rinascesse farebbe il pilota o l'attore? «Il pilota, senza dubbio».

Francesco Colla



STO LAVORANDO A THE LIMIT, UN SERIAL SULLA STORIA DI PHIL HILL AMBIENTATO NEGLI ANNI '50 E '60

PATRICK DEMPSEY



no giorno Porsche, camera con vista sulla griglia di partenza della gara più lunga dell'anno. Dempsey è uno dei tanti attori famosi arsi dal sacro fuoco della Velocità. Una stirpe hollywoodiana iniziata con Steve McQueen e Paul Newman che



Ricordando **Elio**

di **Mario Donnini**

POTENZA PICENA - Ci si ritrova di sera, a Villa Buonaccorsi, dimora originaria del XVI secolo a due passi da Macerata, sede dell'incontro-dibattito serale "Elio De Angelis - La velocità nel sangue, l'arte e lo stile nell'anima". Insieme a Lodovico Scarfiotti e a Riccardo Patrese, Elio è a tutt'oggi uno dei tre piloti tricolori in grado di vincere una gara iridata di F1 in suolo italiano, da 53 anni a questa parte. D'altra parte tutto il weekend dal 16 al 18 giugno - che aveva avuto uno stupendo preludio di presentazione a inizio mese a Roma, presso il Salone d'onore del Coni - è stato incentrato sulla celebrazione del ricordo di Elio, nato nel 1958, 108 Gp disputati, 2 vinti, 10 podi più tre pole all'attivo. Purtroppo scomparso il 15 maggio 1986 per le conseguenze di un incidente avvenuto in una sessione di test privati sul tracciato francese del Paul Ricard.

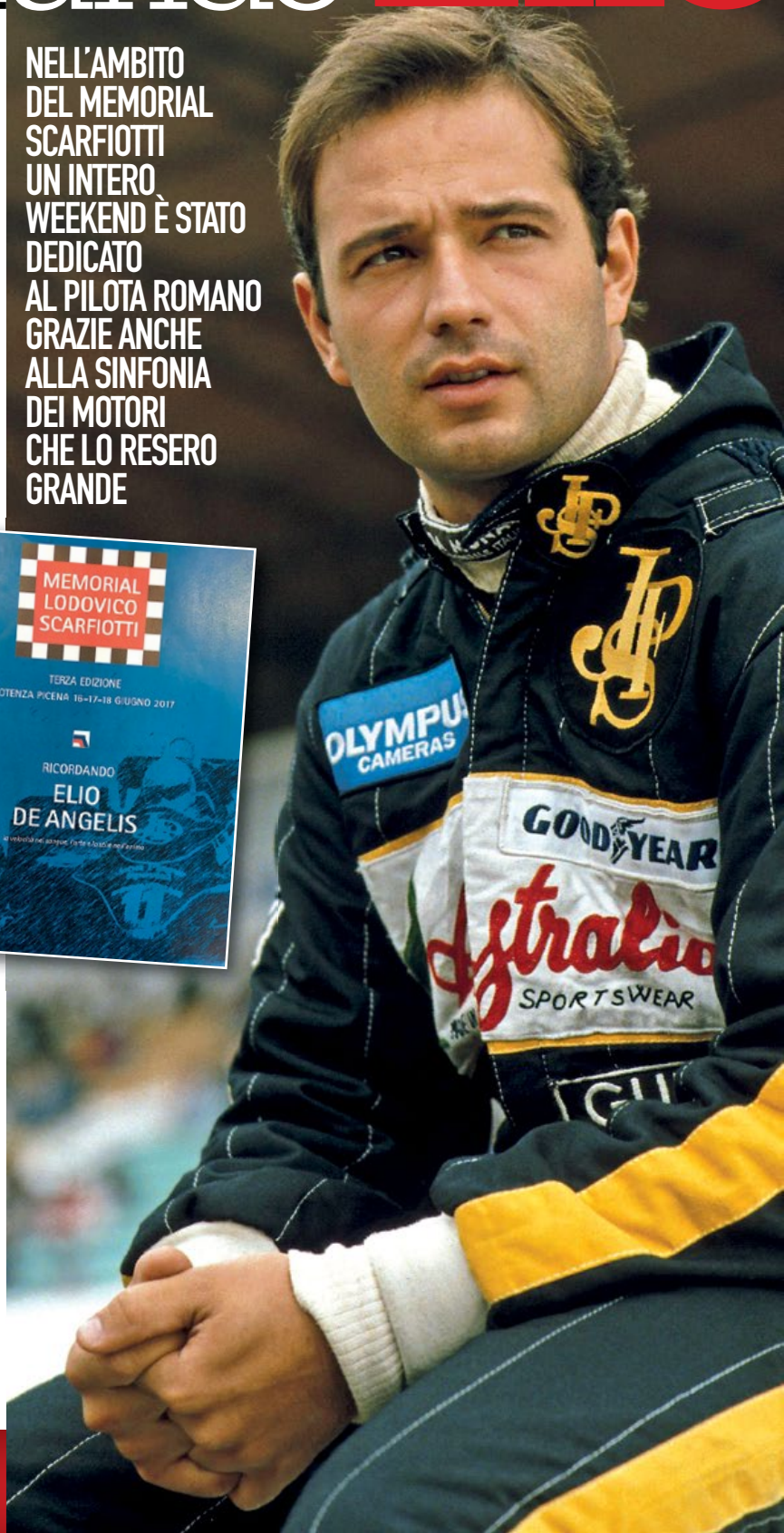
«Siamo qui, nell'ambito della terza edizione del Memorial Scarfiotti - sono parole del figlio di Lodovico, Luigi -, per raccontare delle storie. Per leggere e vivere le macchine non come pezzi di ferro, ma strumenti privilegiati per capire e ricordare l'uomo che le ha condotte in gara. E quest'anno tocca proprio a Elio De Angelis, personaggio importante e a tutto tondo dell'automobilismo italiano».

E la giornata di sabato 17 giugno è bellissima occasione di rimembranza, alla presenza delle monoposto che seppero far crescere Elio, la Ralt Rt1-Toyota con cui vinse il Gp Lotteria di Monza di F.3 1977 e la Chevron B38-Toyota che lo vide sbancare il Gp di Montecarlo di F.3 1978, ultimo biglietto utile per salire sul prestigioso treno ad alta velocità della F1, che sarebbe arrivata all'inizio dell'anno successivo, con la Shadow.

Una F1 mirabilmente rappresentata da Clive Chapman, figlio del mitico Colin, che ha portato il bilico del Classic Team Lotus, con due monoposto simbolicamente assai importanti, per Elio: la Lotus 91 della prima vittoria iridata al Gp d'Austria 1982 e la fantomatica Lotus 88 a doppio telaio, vettura proibita a metà stagione 1981 dalla Federazione, quasi a simboleggiare ciò che avrebbe potuto essere e non fu.

Il clou della manifestazione nel pomeriggio successivo, a Porto Potenza Picena, dove Emanuele Pirro, che alle prime esperienze in kart sfidò i fortissimi fratelli De Angelis - oltre a Elio pure Roberto e Andrea in pista non scherzavano affatto -, è sali-

NELL'AMBITO DEL MEMORIAL SCARFIOTTI UN INTERO WEEKEND È STATO DEDICATO AL PILOTA ROMANO GRAZIE ANCHE ALLA SINFONIA DEI MOTORI CHE LO RESERO GRANDE



LA TERZA EDIZIONE DEL MEMORIAL SCARFIOTTI HA FATTO DA CORNICE AL RICORDO DI ELIO DE ANGELIS, GRANDE PILOTA ROMANO IN F.1 DAL 1979 AL 1986, SCOMPARSO A CAUSA DI UN INCIDENTE PER IL CEDIMENTO DI UN ALETTONE, IN UN TEST. ELIO ERA UN RAGAZZO PIENO DI TALENTO, STILE E VITA E TANTI TRA COLORO CHE LO HANNO APPREZZATO SI SONO RIUNITI PER CELEBRARLO

SUTTON-IMAGES.COM

De Angelis

TUTTI RIUNITI IN ONORE DI ELIO

A destra, Andrea Gallignani, Roberto De Angelis, fratello di Elio, la mamma Giuseppina, Luigi Scarfiotti (figlio di Lodovico) e, infine, Emanuele Pirro, 5 volte vincitore di Le Mans e rivale di Elio ai tempi del kart. Sotto, la volata del Gp Austria 1982, con Elio che brucia Keke Rosberg



DOMININI



SUTTON-IMAGES.COM

to percorrendo per tre volte il rettilineo del lungomare sulla Lotus 88, seguito da Beppe Gabbiani, il grande "Cavallo Pazzo", fiero avversario di Elio nelle formule promozionali, a bordo della Chevron B38 e dalla Ralt Rt1 guidata dal collezionista svizzero Giacomo Talleri, più la Porsche 928 S appartenuta a Elio e guidata dal fratello Roberto. Spenti i motori, vissuti i rombi e i colori di un omag-

gio bello e intenso, Roberto De Angelis, fratello di Elio, prende la parola, dà il via al dibattito e i ricordi corrono veloci: «Proprio quarant'anni fa Elio viveva un periodo intenso e entusiasmante di lancio nell'automobilismo internazionale. Dopo il kart, le quattro ruote, con grandi soddisfazioni. Oltre alla vittoria nel Gp Lotteria di F.3, il successo nel campionato Tricolore, partendo ultimo a Magione e



andando a vincere alla grande. E quindi, all'inizio della stagione successiva, il trionfo nel Gp di Montecarlo, entrando duro sul francese Patrick Gaillard alla curva della Vecchia Stazione».

Lino Ceccarelli, prestigioso cronista Rai delle corse che furono, dà il via a un filmato di repertorio, datato 1977, a colori, animato dalla voce del tempo di Gianni Vasino e da stupende immagini che mostrano Elio in prima fila del Lotteria F.3 con Beppe Gabbiani. Beppe quel momento lo ricorda tuttora: «A pochi minuti dalla partenza venne a salutarci la leggendaria Gina Lollobrigida, peraltro in splendida forma. Me ne resi conto quando si chinò verso l'abitacolo di Elio e vidi che aveva delle gran cosce. Ma quel giorno fu l'unica cosa bella, perché poi la corsa in extremis me la soffiò lui e meritatamente».

Quindi il 1978 viene salvato dalla vittoria a Montecarlo, visto che l'annunciato connubio in F.2 con monoposto Chevron, team Everest, Giancarlo Minardi e motori Ferrari non dà i risultati sperati. Ricorda Andrea Gallignani, della Everest: «Purtroppo il motore Dino della Ferrari non si rivela competitivo. Elio, a parte qualche sprazzo, deve rassegnarsi a lottare nelle posizioni di rincalzo e la cosa non può andargli bene. A Misano nel 1977 l'unica soddisfazione, visto che va in testa per una manciata di giri, ma poi la gara la vince Lamberto Leoni. Da lì in poi si fa fatica. A un certo punto Elio parla con Enzo Ferrari e dice chiaro: "Se lei me lo chiede posso accettare di fare una brutta figura in formula cadetta, ma poi mi aspetto una sua F.1 per l'anno prossimo". E qualcosa del genere avrebbe anche potuto andare a maturazione».

Qui la faccenda si fa interessante assai, tanto che a continuare il discorso è Roberto: «La verità è che nella prima parte del 1978 Enzo Ferrari non era molto soddisfatto di Gilles Villeneuve e stava guardandosi attorno. E in tal senso la prima scelta era mio fratello. Tanto che Ferrari chiese a Minardi se riteneva che Elio fosse pronto al grande salto e Gian Carlo disse sì».

Bingo. Non a caso, dopo la vittoria nel Gp di Monaco 1978 F.3, Elio viene invitato dalla Rai a commentare da studio il Gp del Belgio e in quel pomeriggio rivela che potrebbe debuttare a breve con la Surtees. A questo punto diventano stuzzicanti tre interrogativi: perché proprio la Surtees, perché poi non accadde nulla e perché tra Elio e la Rossa i rapporti finirono ben presto in un nulla di fatto? Roberto ha tutte e tre le risposte: «Enzo Ferrari era molto contento di mio fratello, delle sue capacità, del suo modo di porsi e soprattutto dei suoi tempi con Fiorano con la 312 T3. Certo, avrebbe voluto vederlo in gara ma nello stesso tempo evitare di sovraesporlo con una Rossa. E da qui l'idea Surtees. Qualche gara con la squadra inglese, giusto per debuttare, e poi, completato il processo di maturazione, avanti con la Ferrari. Ma questa cosa non convinceva la mia famiglia, perché Elio con la Surtees, che era schierata da un team ormai all'ultima stagione della sua storia, avrebbe avuto materiale non fresco e tutt'altro che competitivo. Il rischio di una modesta figura causata dalle pecche altrui era concreto e si preferì declinare l'offerta di questa soluzione. Da lì in poi la pista Ferrari si raffreddò e Elio fu costretto a seguire dif-



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

GRAZIE A ELIO L'ULTIMO TRIONFO DI CHAPMAN

Sopra, il boss Lotus Chapman festeggia la vittoria di Elio in Austria 1982. Al centro, l'italiano con Mansell. Sotto, Villa Buonaccorsi, cornice del Memorial e, più a destra, Roberto De Angelis, fratello del campione. In alto, la Lotus 88 di Elio guidata sul lungomare di Porto Potenza Picena da Emanuele Pirro, e, più a destra, la Ralt Rt1 al top nel Gp Lotteria 1977

ferenti alternative, prima fra tutte le Shadow. Altra squadra in declino, nella quale per entrare bisogna portare sponsor, ma in quel momento non c'erano altre scelte migliori, quindi avanti così».

Giusta la sottolineatura del promoter Sergio Peroni: «La grandezza di Elio è anche quella di essere riuscito a andare davanti da solo. Anche perché non dobbiamo dimenticare che in quel periodo e pure successivamente la Ferrari non si è mai distinta per aver dato ai piloti italiani il supporto che avrebbero meritato. E comunque Elio riuscì a fare la sua strada, contando sulle sue energie».

Con la Shadow Dn9B il ragazzo vive un'annata di sofferenza visto che il team è senza soldi e alla deriva, ma poi, all'ultima gara, al Watkins Glen, il pilota romano si riscatta con una prestazione strepitosa che lo vede giungere gran quarto. E, oltre ai tre punti, guadagnarsi il diritto a un test esame con la

fotografie DONNINI





- puntualizza un meraviglioso Mario Poltronieri in presa diretta. Le macchine si tuffano nel verde dell'Osterreirching, quindi affrontano le ultime due velocissime pieghe, con Keke che sul rettilineo finale esce di scia alla disperata e tenta l'attacco - ricordiamo che al momento entrambi i piloti non avevano mai vinto un Gp iridato -, ma... «Elio ce l'ha fattaaaaaa!!!» - è l'urlo di Mario che improvvisamente perde l'aplomb britannico, mettendosi a esultare come un ultras, tanto il trionfo è entusiasmante.

Continua il tema, in diretta, un commosso Ezio Zermiani: «Me ne sto lì a due passi del podio e sfruttando il fatto che son nato a Bolzano e parlo tedesco, spiego agli addetti della sicurezza che devo andare oltre la barriera per un intervento tecnico e questi abboccano e me lo permettono. Così mi faccio tirare il microfono di nascosto e appena arriva Elio lo intervisto, col famoso scambio di battute: "Adesso sì che sarai contento e potrai dire di avere il morale alto!" e Elio che riprende: "Sono tanto soddisfatto e orgoglioso, vincere la prima gara è la cosa più difficile e ce l'ho fatta. Il morale ce l'ho sempre alle stelle io, il fatto è che fino a oggi non ho mai avuto una macchina alta quanto il mio morale". Ma finisce lì, perché gli addetti alla sicurezza inferociti mi tirano giù dal palco, che per fortuna è alto solo un metro e mezzo, sennò m'avrebbero fatto fuori. Elio li vede, si arrabbia, mi difende e dice: "Tranquillo, Ezio, da oggi in poi, potrai intervistarmi tutte le volte che vorrai"».

Le ultime immagini mostrano Elio abbracciato da Franco Lini di Autosprint e da Colin Chapman, accorso sul podio dopo aver lanciato in aria l'ultimo cappellino vincente di una lunga e inimitabile carriera. Perché morirà quattro mesi dopo, il 16 dicembre 1982, per un attacco di cuore.

L'intervento live di Clive Chapman, figlio di Colin e custode della tradizione Lotus, col suo team che ne preserva monopoio e tradizione, arriva nel dibattito al punto giusto: «Elio era il mio eroe. Sono nato nel 1962, lui nel 1958, e lo trovavo simpatico, divertente e umanamente stupendo. E era capace di farti sentire grande. Ricordo che proprio nel 1982 nel weekend del Gp d'Olanda gli presentai la mia fidanzata che in seguito è diventata mia moglie e lui fu fantastico, accompagnandoci dopo cena a un night club a fare festa con noi. Ecco, nessun altro pilota l'avrebbe fatto. Però, attenzione, sto andando troppo sugli aspetti umani, dimenticando di sottolineare che lui era anche e soprattutto un pilota fortissimo e maledettamente veloce».

Quattro stagioni piene di convivenza con Nigel Mansell, del quale si dimostra nettamente più performante. Poi, però, quando le offerte della Williams si fanno pressanti, Elio preferisce dire di no, perché vuole restare fedele al marchio, all'idea, al team Lotus anche se Chapman non c'era più. «Ecco un altro aspetto fantastico di Elio - puntualizza Clive - La fedeltà, il senso di appartenenza, la forza di saper difendere la dignità di una scelta. Dopo l'improvvisa scomparsa di mio padre, la Lotus era tutta da ricostruire ma lui non mollò tutto e tutti e rimase. Rimase per rifondare il team e ci riuscì». Ma il 1985 è anche l'anno dell'arrivo di Senna e le

ELIO ERA IL MIO IDOLO. UN UOMO STUPENDO MA ANCHE UN PILOTA MALEDETTAMENTE VELOCE
CLIVE CHAPMAN



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



Lotus, insieme ad altri giovani piloti promettenti. Elio lo stravinca e, insieme allo sconosciuto Nigel Mansell in veste di collaudatore, viene assunto dalla leggendaria Casa di Colin Chapman. Elio mostra subito di che pasta è fatto, giungendo 2° in Brasile. Il resto dell'annata è privo di gioie, perché la 81 non è competitiva, ma De Angelis si leva la soddisfazione di essere spesso più veloce del già campione del mondo Mario Andretti, a parità di macchina. Fino a che ecco il giorno dell'apoteosi. Zeltweg, Austria, 5 agosto 1982, ultimo giro. È come salire su una macchina del tempo. Lino Ceccarelli dà il via alla clip e sul maxischermo inizia il passaggio finale, con De Angelis sulla Lotus 91 che sta tenendo dietro a fatica Keke Rosberg al volante della Williams Fw08: «Elio inizia l'ultimo giro con 1"6 di vantaggio, adesso deve solo restare calmo e evitare errori, perché tocca all'avversario forzare»

GRANDE LA RIVALITA INTERNA CON SENNA
Elio e Ayrton Senna furono compagni alla Lotus nel 1985, ma fra i due il clima non fu ideale, tanto che l'italiano lasciò la squadra. Sotto, da sinistra, Andrea Gallignani con Roberto De Angelis e Luigi Scarfiotti, artefici dell'evento dedicato a Elio. In alto, la scritta sulla Chevron B38 la quale testimonia che fu assettata da Reutemann. Sotto, al centro, Gabbiani la guida a Porto Potenza Picena





← cose alla Lotus cambiano. Come e perché, è Roberto De Angelis a spiegarlo: «Certo, Ayrton era molto veloce, velocissimo, ma il punto non era quello. Dopo le prime gare, il clima all'interno del team mutò e con esso la gerarchia e purtroppo anche il trattamento tecnico. Ricordo che erano i momenti della formula volta al contenimento del consumo e molto spesso in gara, pur di sembrare più veloce di Elio, Ayrton si assumeva il rischio di finire la benzina e restare a piedi. E, anche se poi alla fine i punti li portava a casa Elio, tanto che finì perfino in testa al mondiale, Senna teneva molto a dare la percezione all'esterno d'essere nettamente il più veloce, mentre Elio stava lavorando per la classifica a punti e in un'ottica più concreta. E ricordo anche un episodio poco bello, nel weekend di Imola 1985, quando con mio padre Giulio incontrammo Ayrton in un sottopassaggio del paddock e lui ci disse: "La nuova evoluzione del motore Renault è stata data a Elio. Solite storie. Italiani mafia. Cose così". Cioè, era una rivalità troppo accesa, da parte del brasiliano. Elio, non dimentichiamolo, l'anno prima era giunto terzo nel mondiale dietro le imprevedibili McLaren-Tag-Porsche gommate Michelin. Le cose non potevano continuare così e mio fratello praticamente a metà stagione decise di andarsene, accettando le offerte della Brabham, che pure non prometteva di essere al top, ma tanto valeva cambiare».

Nestore Morosini, storico inviato del Corriere della Sera, ne ha da dire, eccome: «Elio aveva immensi pregi, ma Senna proprio non lo sopportava. Resterà eternamente pentito per il titolo che gli dedicai quando vinse il Gp Lotteria di F3. "Un miliardario fa vincere altri miliardari". Lui scherzando mi disse che non me l'avrebbe mai perdonato. Per il resto voglio ricordarlo nel weekend dello sciopero dei piloti, in Sudafrica, al Kyalami Ranch, nel 1982, quando intratteneva i colleghi eseguendo mirabilmente Gershwin al pianoforte».

Gianfranco Palazzoli, altro pilastro dell'automobilismo ruggente, rincara la dose sul rapporto tra Elio e Ayrton: «Il sodalizio del brasiliano col tecnico Gerard Ducarouge divenne ferreo, la loro filosofia era andare forte in prova, con la Lotus. In pratica realizzarono macchine solo per la pole, non è un caso il record di 65, poi superato da Schumi e di recente toccato da Hamilton. Voglio dire che l'atteggiamento di Ayrton e di Elio non erano confrontabili, ciascuno aveva target diversi. Ma, certo, quella convivenza non poteva durare».

«Mio fratello più che alla prestazione secca ha sempre badato al risultato finale. Simbolo ne è l'ultima vittoria in F1, a Imola, nel Gp di San Marino, quando tanti si fermano a secco, Senna compreso, e lui trionfa, anche se grazie alla squalifica di Prost».

Chiosa Zermiani: «Elio non volle concedermi l'intervista in cui avrebbe potuto sfogarsi dicendo che il suo materiale non era quello di Ayrton. "Ha più valore che io sopporti tacendo piuttosto che sfogandomi" - mi confidò».

Lino Ceccarelli giustamente non può evitare di dire, dando la parola a Emanuele Pirro: «La storia di Elio prosegue nel 1986 alla Brabham, ma tutto viene spezzato da un incidente al Ricard, in test privati, quando la perdita di un alettone innesca un'u-



fotografie DONNINI



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM

ELIO ERA UN RAGAZZO INTELLIGENTE E BUONO. UN UOMO RICCO DI STILE E UN VERO TOP DRIVER

ROBERTO DE ANGELIS



DUE GP VINTI CON LA LOTUS

Sopra a destra, Elio sul podio del Gp d'Austria 1982: vinse anche a Imola, nel 1985. Sopra, eccolo con la Brabham nel 1986.

A lato, l'ex rivale Beppe Gabbiani sulla Chevron F3 di Elio, il raduno Ferrari e, infine il dibattito animato dal fratello di Elio, Roberto, e da Luigi Scarfiotti

scita dalle conseguenze rese irreparabili perché le misure di sicurezza erano irresponsabilmente assenti a bordo pista».

Emanuele risponde con l'acutezza e la sincerità di sempre: «Purtroppo sembra che in questo mondo, e nelle corse in particolare, per avere progressi debba sempre accadere una disgrazia. Purtroppo nei test si rischia di più che in gara, perché si fanno sperimentazioni. È ingiusto che per fare passi avanti si paghino prezzi terribili. Il mio impegno all'interno della Fia è proprio diretto a evitare, per quanto posso, cose del genere. Ma lasciatemi dire che per me indossare il casco di Elio, il Simpson Bandit modello 32, e guidare la sua Lotus ha rappresentato un'emozione fantastica. Un momento speciale che non dimenticherò».

Sullo schermo, le immagini della partita di beneficenza dell'Unicef, nella quale Diego Armando Maradona fa l'assist e Elio va in gol.

Ciao, Campione. ●





Car Sharing tutti i vantaggi

L'Unicusano Lab analizza le caratteristiche di un servizio usato da un milione di italiani



La formula del Car Sharing sta sempre più diventando di uso comune nel panorama nazionale, con un trend che registra una crescita costante. Il potenziale competitivo del servizio risiede proprio nel soddisfare i bisogni dell'utenza con prestazioni simili a quelle dell'auto privata, ma a costi decisamente inferiori. Secondo i dati forniti da ANIASA di fine 2016, il Car Sharing ha raggiunto quota 1.080.000 iscrizioni alle diverse società fornitrici del servizio. Di questi, poco più della metà è costituita da utenti realmente attivi, con almeno un noleggio effettuato

nella seconda metà dell'anno, la restante parte è costituita da utilizzatori saltuari che si servono dell'auto condivisa in modo occasionale. Proprio quest'ultimo dato rappresenta la potenzialità per un enorme sviluppo del settore. Il confronto con il 2015 evidenzia infatti un trend crescente: si registrano aumenti degli iscritti superiori al 60% e aumenti dei noleggi e della flotta pari al 35%. Dal punto di vista territoriale, Milano e Roma, grazie anche alle loro caratteristiche strutturali, si confermano città d'elezione dell'auto condivisa, rappresentando quasi l'80% del bu-

ness complessivo. Seguono Torino e Firenze. Mutano anche i dati relativi alla durata media del noleggio: dai 27 minuti del 2015 si è passati ai 32 minuti del 2016; un aumento da considerarsi notevole in relazione alla stabilità del dato attinente la percorrenza media, indice della crescente congestione stradale. Si è altresì osservato che ogni auto noleggiata sostituisce 5-6 auto private e che, a seguito dell'utilizzo del servizio di condivisione, i chilometri percorsi annualmente dalle vetture di proprietà si riducono del 35-60%. Il tutto a vantaggio di una mobilità combinata ai mezzi di trasporto pubblici. Ulteriore considerazione connessa all'aumento degli utenti, è da ricercarsi nella riduzione registrata nel numero di noleggi medi/anni per ogni utente attivo: dai 13 noleggi del 2015 agli 11 noleggi del 2016. L'espansione del fenomeno ha portato inoltre una parte di utenti a far ricorso a più tessere di Car Sharing così da poter incrementare le loro possibilità di utilizzare una vettura. Particolarmente rilevante è il calo dei noleggi per utente nella città di Roma, che nel 2016 è scesa da 12 ad 8 noleggi medi (-30% circa). In conclusione, il Car Sharing rappresenta un servizio in grado di modificare gli attuali modelli comportamentali nell'uso dell'automobile favorendo contemporaneamente una mobilità più razionale, economica ed eco-compatibile.

Duello ad alta quota

MERLI VINCE MA RESTANO 19 I PUNTI DI VANTAGGIO DEL LEADER DELLA SERIE SCOLA. E ORA LA STAGIONE SI FA INCANDESCENTE

Nonostante gli sforzi e la vittoria assoluta di Christian Merli alla 56ª Coppa Teodori, restano 19 i punti di vantaggio di Domenico Scola sul pilota trentino nel Civm più equilibrato degli ultimi anni. Come già era accaduto nella tappa di Verzegnis, Merli e l'Osella Fa30 Evo Fortech hanno conquistato gara-1 sul tracciato ascolano ma hanno poi dovuto arrendersi in gara-2 al cosentino nipote d'arte, che continua a guidare il Tricolore sulla Fa30 Zytec sulla quale aveva scavato il solco a Morano, dove il rivale era assente per la concomitanza europea in Germania. È comunque esaltante il duello di vertice, con le due salite della Coppa Teodori decise sul filo dei decimi e che, grazie a una gara-2 più incisiva (unico a migliorarsi nel terzetto di testa), ha coinvolto pure la Norma M20 Fc Zytec di Omar Magliona, che in campionato è in scia a Merli e nel gruppo delle biposto è sempre più leader. Alla fine è proprio questa incertezza la sale più intrigante di un campionato che per la terza volta su cinque ha visto due vincitori diversi nelle due salite in programma,

tra l'altro con soltanto 17 centesimi in totale fra Merli e Scola. E chissà che, a parte le "incursioni" di Faggioli, fra qualche tempo pure Domenico Cubeda non possa inserirsi nelle lotte per il podio, diventate estreme a ogni gara (in effetti sembra scomparsa ogni possibilità di amministrare nella seconda salita).

Il pilota catanese, saltato dalla Pa2000 alla classe regina e nel gruppo delle monoposto, era in gara per la prima volta sulla Fa30 Zytec appena ultimata dallo stesso Osella e preparata da Paco74.

Oltre al buon feeling trovato e al quarto posto assoluto, la progressione mostrata fra prove e gara fa ben sperare ora lo staff della Cubeda Corse, mentre sulla Pa2000 resta ben saldo Francesco Conticelli, il giovane catanese che continua a raccogliere piazzamenti e a migliorare i propri riscontri dopo gli ultimi step evolutivi.

Ad Ascoli, caldo meteorologico a parte, si è infiammato anche il gruppo Cn, dove Achille Lombardi è tornato a marcare punti pesanti con una perentoria doppietta sull'Osella Pa21 Evo.

NELLA CLASSICA RIENTRA FAGGIOLI

Bondone sale l'attesa

Sale l'attesa per la Trento Bondone, che, valida per Tricolore ed Europeo insieme, il prossimo fine settimana vedrà tornare in gara anche Faggioli. Il pluricampione fiorentino ha però passato lo scorso weekend nei pressi di Colorado Springs. Sì, proprio seguendo la Pikes Peak. Anzi, studiando la gara statunitense e in pratica iniziando la preparazione per la più famosa cronoscalata al mondo. Per una volta restando un po' nel dietro le quinte mentre la Norma impegnata sui 19,9 chilometri del tracciato era quella di Romain Dumas. Un primo "assaggio" per quello che per Faggioli è il chiaro l'obiettivo: l'edizione 2018.

Nel duello con Luca Ligato, per il potente era fondamentale non incappare in una nuova battuta d'arresto dopo qualche sbavatura e sfortuna occorsagli dopo il clamoroso successo assoluto in gara-1 all'esordio 2017 al Reventino.

I 20 punti portati via dalle Marche sono ancor più preziosi visto il ritiro del rivale fermo con semiasse rotto poco prima del via in gara-2, fatto che ha permesso alla Ligier di Cosimo Rea di ottenere il secondo posto.

Gianluca Marchese

Vittoria in gara-1 e assoluta per Merli che ha battuto la resistenza di Scola, a destra, che rimane leader del Civm



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo);
2. Scola (Osella Fa30 Zytec); 3. Magliona (Norma M20 Zytec).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

foto: RICCIOTTI

Al fascino della Coppa d'Oro delle Dolomiti non resiste neanche il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani qui impegnato nella passata edizione. In basso il percorso della sfida 2017



Maratona dolomitica

LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI COMPIE 70 ANNI E MANDERÀ IN SCENA DAL 21 AL 22 LUGLIO UN'EDIZIONE LUNGA 500 KM

Comple 70 anni la Coppa d'Oro delle Dolomiti che nella prima edizione prese il via domenica 20 luglio 1947. Per l'importante anniversario quest'anno proporrà più di 500 chilometri suddivisi in due giornate di gara. Il 21 luglio partenza da Corso d'Italia a Cortina per il percorso delle prime edizioni. Passo Pordoi, Falzarego, Rolle, Passo Cimabanche, Misurina, Canazei e il passaggio pomeridiano a Belluno in Piazza dei Martiri, davanti alla sede locale dell'Acì fondatore della corsa, sono solo alcuni dei luoghi di questa magnifica celebrazione. Il 22 luglio, seconda giornata di gara regalerà invece ad appassionati e concorrenti un "festival di passi dolomiti" con la possibilità di ammirare anche alcuni tra i più rinomati luoghi turistici, quali Dobbiaco e Corvara. Durante la gara è previsto anche il passaggio a Sappada e in altri luoghi della Prima Guerra Mondiale di cui ricorre il 100° Anniversario.



Coppa d'Oro delle Dolomiti organizzata per il quinto anno da Meet Comunicazione, sotto l'egida di Acì Storico e con la concessione di AC Belluno, è con Mille Miglia e Targa Florio uno dei tre Grandi Eventi di Regularità Classica nel Calendario Internazionale Acì Sport/Fia ed è la seconda prova del Primo Campionato Italiano Grandi Eventi Regularità che comprende anche Targa Florio Classica e Gran Premio Nuvoletti. Alla corsa sono ammesse fino ad un massimo di 120 macchine costruite tra il 1919 e il 1961, con una categoria speciale con classifica dedicata riservata ad un massimo di 30 auto realizzate tra il 1962 e il 1967 che siano di particolare interesse storico o che si siano distinte per particolari meriti sportivi.

«Coppa d'Oro delle Dolomiti si conferma un appuntamento imperdibile nel calendario del motorismo storico» ha dichiarato il Presidente dell'Acì Angelo Sticchi



Damiani – un appuntamento che offre la possibilità di vedere correre nell'affascinante scenario delle Dolomiti le auto protagoniste della nostra tradizione. Il mix magico di Coppa d'Oro delle Dolomiti riesce ad entusiasmare anche i tanti turisti e curiosi che si avvicinano alla corsa e diventano immediatamente ambasciatori del valore storico e culturale dell'heritage a quattro ruote. Non potrà mancare al 70° anniversario della Coppa d'Oro, come concorrente, come appassionato e ovviamente come Presidente di Acì e Acì Storico». Ancora qualche settimana di crescente attesa e Cortina sarà per quattro giorni centro nevralgico dell'automobilismo storico! ●

VELOCITÀ FORMULA 2

Resoconto della gara a pag. 40
Baku (Aze), 23-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Leclerc 24 giri in 52'33"196 alla media di 164,368 km/h; 2. de Vries a 3'469; 3. Latifi a 6'390; 4. Markelov a 11'694; 5. Nato a 17'074; 6. King a 18'570; 7. Rowland a 19'090; 8. Boschung a 21'348; 9. Canamasas a 22'870; 10. Sirotkin a 24'042; 11. Malja a 24'828; 12. Matsushita a 25'696; 13. Sette Câmara a 29'675; 14. Gelael a 33'101; 15. Vioiu a 33'320; 16. Ghiotto a 49'207.

Giro veloce: il 24° di Leclerc in 1'54"025 alla media di 189,526 km/h.

Gara-2: 1. Nato 21 giri in 40'37"601 alla media di 186,024 km/h; 2. Leclerc a 8'717; 3. Latifi a 11'574; 4. Sirotkin a 12'792; 5. Markelov a 12'890; 6. Matsushita a 14'472; 7. Ghiotto a 16'888; 8. Boschung a 21'387; 9. Sette Câmara a 27'343; 10. Gelael a 27'827; 11. Vioiu a 31'612; 12. Fuoco a 32'664; 13. Malja a 34'645; 14. Cecotto Jr. (Rapax) a 35'789; 15. Canamasas a 49'243; 16. Delétraz a 57'152; 17. Jeffri a 1'38'931.

Giro veloce: il 17° di Leclerc in 1'53"635 alla media di 190,177 km/h.

Campionato: 1. Leclerc 122 punti; 2. Rowland 80; 3. Markelov 78; 4. Ghiotto 58; 5. Latifi 53; 6. Matsushita 52; 7. de Vries 45; 8. Nato 43; 9. King 37; 10. Albon 37; 11. Malja 28; 12. Cecotto Jr. 16; 13. Sirotkin 9; 14. Boschung 5; 15. Canamasas 3; 16. Fuoco 2.

INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 42
Elkhart Lake (Usa),
24-25 giugno 2017

Gara: 1. Dixon a 55 giri in 1h47'18"9870, alla media di 198,642 km/h; 2. Newgarden (Dallara DW12-Chevy) a 0'5779; 3. Castroneves (Dallara DW12-Chevy) a 4'1918; 4. Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) a 4'9721; 5. Power (Dallara DW12-Chevy) a 5'7227; 6. Kimball a 14'7178; 7. Carpenter (Dallara DW12-Chevy) a 21'6338; 8. Rahal a 22'2273; 9. Chilton a 23'3076; 10. Aleshin a 24'3586; 11. Munoz (Dallara DW12-Chevy) a 26'1402; 12. Pigot (Dallara DW12-Chevy) a 33'4983; 13. Rossi a 38'1370; 14. Hunter-Reay a 39'8433; 15. Daly (Dallara DW12-Chevy) a 43'1988; 16. Hildebrand (Dallara DW12-Chevy) a 1'16'5039; 17. Gutierrez a 1'28'4634; 18. Andretti a 1 giro; 19. Sato a 1 giro; 20. Hinchcliffe a 2 giri; 21. Kanaan a 11 giri (gli altri su Dallara DW12-Honda).

Giro più veloce: il 52° di Newgarden in 1'43'4651 alla media di 224,768 km/h.

Campionato: 1. Dixon 379 punti; 2. Pagenaud 345; 3. Castroneves 342; 4. Sato 323; 5. Newgarden 318.

BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 45
Le castellet (Fra),
24-25 giugno 2017

Assoluta: 1. Soucek-Soulet-Abril (Bentley Continental Gt3) 170 giri in 6h01'17"768, alla media di 163,4 km/h; 2. Shaytar-Molina-Rigon (Ferrari 488 Gt3) a 29'272; 3. Garcia-Müller-Rast (Audi R8 Lms) a 1'19'230; 4. Serralles-Van der Zande-Juncadella (Mer-

cedes-Amg Gt3) a 1'22'658; 5. Ordóñez-Buncombe-Chiyo (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1'37'964; 6. Leonard-Dennis-Frijns (Audi R8 Lms) a 1'55'276; 7. Albuquerque-Schmid-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 1'56'528; 8. Mies-Schothorst-Vervisch (Audi R8 Lms) a 1 giro; 9. Haase-Terling-Winkelhock (Audi R8 Lms) a 1 giro; 10. Mortara-Meadows-Marciello (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 11. Simmons-Moore-Parry (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 12. Amstutz-Kujala-Kodric (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro (1. Pro-Am); 13. Caldarelli-Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 14. Al Hart-Yoluc-Adam (Aston Martin V12 Gt3) a 1 giro; 15. Beaubelle-Bastian-Gounon (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 16. Tordoff-Fumanelli-Kane (McLaren 650 S Gt3) a 2 giri; 17. Hommerson-Machiels-Bertolini (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 18. Heyer-Assenheimer-Dontje (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 19. Mattschull-Salikhov-Malucelli (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 20. Morley-Torin-Griffin (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 21. Filippi-Pohler-Crestani (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 22. Chaponik-Sandberg-Heckert (Mercedes-Amg Gt3) a 3 giri; 23. Lathouras-Rugolo-Pier Guidi (Ferrari 488 Gt3) a 3 giri; 24. Ramos-Matchitski-Abra (Lamborghini Huracán Gt3) a 3 giri; 25. Caygill-de Sadeleer-Venter (Audi R8 Lms) a 4 giri; 26. Kroeges-Menzel-Jensen (Bmw M6 Gt3) a 4 giri; 27. Häring-Renaauer-Renaauer (Porsche 991 Gt3 R) a 4 giri; 28. Duyver-Zanuttini-Perel (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri (1. Am); 29. Green-Stippler-van der Linde (Audi R8 Lms) a 4 giri; 30. Schwiertz-Van Campenhoudt-Walkhorst (Bmw M6 Gt3) a 4 giri; 31. Ehret-Penttinen-Mastronardi (Ferrari 488 Gt3) a 8 giri; 32. Broniszewski-Rizzoli-Cressoni (Ferrari 488 Gt3) a 9 giri; 33. Stolz-Christodoulou-Buurman (Mercedes-Amg Gt3) a 17 giri; 34. Seefried-Hirschi-Klien (Emil Frey Jaguar G3) a 18 giri; 35. Smith-Jarvis-Kane (Bentley Continental Gt3) a 20 giri; 36. Watson-Stoneman-Jaafar (McLaren 650 S) a 21 giri; 37. Costantini-Amici-Lind (Lamborghini Huracán Gt3) a 21 giri; 38. Fleming-Leventis-Williamson (McLaren 650 S) a 24 giri; 39. Frey-Ortelli-Costa (Emil Frey Jaguar G3) a 29 giri; 40. Eriksson-Buhk-Perera (Mercedes-Amg Gt3) a 46 giri.

Giro più veloce: il 110° di Pier Guidi in 1'57"921, alla media di 176,7 km/h.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 44
Vila Real (Por), 24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Bennani 11 giri in 22'00"741 alla media di 143,619 km/h; 2. Monteiro (Honda Civic) a 0'799; 3. Björk (Volvo S60) a 1'632; 4. Chilton a 2'447; 5. Catsburg (Volvo S60) a 4'459; 6. Huff a 4'855; 7. Michelisz (Honda Civic) a 6'040; 8. Girolami (Volvo S60) a 12'317; 9. Ehrlacher (Lada Vesta) a 13'151; 10. Filippi a 16'210; 11. Panis (Honda Civic) a 34'376; 12. Fernandes (Lada Vesta) a 51'335; 13. Nagy (Honda Civic) a 57'739 (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: il 10° di Michelisz in 1'58"654 alla media di 144,875 km/h.

Gara-2: 1. Michelisz (Honda Civic) 13 giri in 25'47"552 alla media di 144,855 km/h; 2. Björk (Volvo S60) a 0'480; 3. Monteiro (Honda Civic) a 2'200; 4. Catsburg (Volvo S60) a 4'457; 5. Robert Huff (Citroën C-Elysée) a 4'587; 6. Chilton a 8'834; 7. Bennani a 20'846; 8. Guerrieri (Chevrolet Rml Cruze) a 23'834; 9. Girolami (Volvo S60) a 24'864; 10. Filippi a 25'384; 11. Ehrlacher (Lada Vesta) a 25'793; 12. Gleason (Lada Vesta) a 45'075; 13. Michigami (Honda Civic) a 45'624; 14. Nagy (Honda Civic) a 1'26'761; 15. Fernandes (Lada Vesta) a 2'18'129; 16. Panis (Honda Civic) a 3 giri (gli altri su Citroën C-Elysée).

Giro più veloce: il 7° di Huff in 1'57"929 alla media di 146,2 km/h.

Campionato: 1. Monteiro 164 punti; 2. Björk 160; 3. Catsburg 154 punti; 4. Michelisz 137; 5. Bennani 133; 6. Chilton 128; 7. Huff 127; 8. Guerrieri 80; 9. Girolami 58; 10. Coronel 31.

Costruttori: 1. Volvo 490 punti; 2. Honda 452.

FERRARI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 55
Budapest (Ung), 24-25 giugno 2017
Trofeo Pirelli

Gara-1: 1. D. Di Amato (Cdp) 17 giri in 31'30"233, alla media di 141,8 km/h (1. Pirelli); 2. Smeeth (Stratstone Ferrari) a 7'383; 3. Vezzoni (Rosscorsa-Pellin Racing) a 14'593; 4. Leimer (Octane 126) a 14'813; 5. Baron (Rosscorsa) a 15'212; 6. Gagliardini (Cdp) a 15'900; 7. Liebhauser (Gohm Motorsport) a 35'221 (1. Am); 8. Overgaard (Baron Service) a 49'319; 9. Aubock (Scuderia Gohm) a 53'254; 10. Jensen (Scuderia Autoropa) a 56'290; 11. Contini (Kessel Racing) a 1'07'314; 12. Cartu (Ferrari Budapest) a 1'27'007; 13. Nielsen (Baron Service) a 1'32'063; 14. Ulku (Octane 126) a 1'41'364 (1. 458); 15. Harmsen (Lueg Sportivo) a 1'46'053; 16. Atar (Octane 126) a 1 giro; 17. Nelson (Scuderia Autoropa) a 1 giro; 18. Froggatt (Hr Owen) a 2 giri.

Giro più veloce: il 2° di D. Di Amato in 1'48"918, alla media di 144,8 km/h.

Gara-2: 1. D. Di Amato (Cdp) 17 giri in 31'22"571, alla media di 142,4 km/h (1. Pirelli); 2. Leimer (Octane 126) a 3'244; 3. Vezzoni (Rosscorsa-Pellin Racing) a 15'494; 4. Gagliardini (Cdp) a 20'976; 5. Smeeth (Stratstone Ferrari) a 30'733; 6. Baron (Rosscorsa) a 35'682; 7. Froggatt (Hr Owen) a 39'537 (1. Am); 8. Liebhauser (Gohm Motorsport) a 41'764; 9. Cartu (Ferrari Budapest) a 45'680; 10. Overgaard (Baron Service) a 51'722; 11. Nelson (Scuderia Autoropa) a 52'381; 12. Contini (Kessel Racing) a 1'01'492; 13. Jensen (Scuderia Autoropa) a 1'04'324; 14. Rocca (Rosscorsa) a 1'13'498; 15. Nielsen (Baron Service) a 1'19'068; 16. Ulku (Octane 126) a 1'25'929; 17. Harmsen (Lueg Sportivo) a 1'44'642; 18. Atar (Octane 126) a 1'46'695.

Giro più veloce: il 2° di D. Di Amato in 1'48"843, alla media di 144,9 km/h.

Coppa Shell

Gara-1: 1. Cheung (Formula Racing) 16 giri in 30'11"625, alla media di 139,3 km/h (1. Gentlemen); 2. Laursen (Formula Racing) a 1'751 (1. Shell); 3. Lovat (Kessel Racing) a 5'684; 4. T. Gostner (Ineco-Mp Racing) a 7'146; 5. Hurni (Team Zenith Sion-Lausanne) a 7'951; 6. Hladik (Baron Service) a 10'910; 7.

CLIO CUP

MONZA

Doppietta di Sandrucci

MONZA - La trasferta di Brno, che lo aveva visto salire tre volte sul podio, ha fatto da preludio per Gustavo Sandrucci all'appuntamento trionfale di Monza. Sul circuito brianzolo il pilota del Melatini Racing ha preso quasi tutto nella Clio Cup Italia, dividendosi le pole con Nicola Rinaldi e poi conquistando il successo in entrambe le gare. Due vittorie che hanno proiettato il viterbese in testa alla classifica assoluta, scavalcando Felice Jelmini che arrivava in Brianza da leader. Un successo ottenuto di stretta misura nel vero senso della parola, quello di Gara-1, con lo stesso Rinaldi davanti fino all'ultimo giro, quando Sandrucci è riuscito ad affiancare la vettura del team Essecorse tagliando il traguardo al fotofinish (20 centimetri la differenza). Sulla pista di casa, ha fatto bene anche Matteo Poloni, che ha tenuto alti i colori della Composit Motorsport centrando il terzo posto. Ancora più movimentata Gara-2, con Nardilli e Rinaldi che si sono scambiati più volte la posizione di testa ed il campano alla fine rallentato da un problema e ancora secondo. Secondo podio della stagione per "Due", con la vettura dell'Oregon Team. Grosso spavento per Davide Nardilli, che dopo avere rimontato dal fondo è stato protagonista alla fine di un contatto in Parabolica con Jelmini e conseguente capotamento. Per entrambi è poi scattata l'esclusione dalla classifica. (d.l.)

CLIO CUP

Monza (Mb), 24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Sandrucci (Melatini Racing) 11 giri in 25'48"032, alla media di 148,2 km/h; 2. Rinaldi (Essecorse) a 0'003; 3. Poloni (Composit Motorsport) a 29'511; 4. Danetti (Mc Motortecnica) a 33'848; 5. D. Nardilli (Melatini Racing) a 34'739; 6. "Due" (Oregon Team) a 46'797; 7. Besler (Essecorse) a 1'04'057; 8. Fiore (Essecorse) a 1'23'704; 9. Della Monica (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 1'46'011; 10. D. Pasquali (Essecorse) a 1 giro.

Giro più veloce: l'11° di Sandrucci in 1'16"291, alla media di 153,1 km/h.

Gara-2: 1. Sandrucci (Melatini Racing) 12 giri in 26'42"072, alla media di 156,2 km/h; 2. Rinaldi (Essecorse) a 10'408; 3. "Due" (Oregon Team) a 20'049; 4. Danetti (Mc Motortecnica) a 24'254; 5. Scippa (Scippa Racing) a 30'260; 6. Poloni (Composit Motorsport) a 34'737; 7. M. Fiore (Essecorse) a 1'16'734; 8. Magni (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 1'19'205; 9. Pasquali (Essecorse) a 1 giro; 10. Besler (Essecorse) a 4 giri. Giro più veloce: il 7. di Nardilli in 2'12"652, alla media di 157,2 km/h.

Campionato: 1. Sandrucci 123 punti; 2. Rinaldi 108; 3. Jelmini 76; 4. Nardilli e "Due" 56.



M. Gostner (Ineco-Mp Racing) a 11'419 (1. Ladies); 8. Weiland (Rosscorsa) a 12'836; 9. Palcr (Scuderia Praha) a 24'660; 10. Lindroth (Penske Sportwagen Hamburg) a 26'201; 11. Prinoth (Ineco-Mp Racing) a 26'904; 12. Kok (Formula Racing) a 1'01'492; 13. Kamstrup (Baron Service) a 1'09'735.

Giro più veloce: il 2° di Cheung in 1'52"110, alla media di 140,7 km/h.

Gara-2: 1. Laursen (Formula Racing) 17 giri in 31'52"859, alla media di 140,2 km/h (1. Shell); 2. T. Gostner (Ineco-Mp Racing) a 4'716 (1. Gentlemen); 3. Prinoth (Ineco-Mp Racing) a 10'344; 4. Scheltema (Kessel Racing) a

13°147; 5. Weiland (Rosscocorsa) a 13°708; 6. Cheung (Formula Racing) a 22°207; 7. Lovat (Kessel Racing) a 23°288; 8. Palcr (Scuderia Praha) a 42°694; 9. Lindroth (Penske Sportwagen Hamburg) a 45°598; 10. Hurmi (Team Zenith Sion-Lausanne) a 52°902; 11. Kok (Formula Racing) a 1°03'825; 12. Kamstrup (Baron Service) a 1°05'259.

Giro più veloce: il 5° di T. Gostner in 1'51"604, alla media di 141,3 km/h.

LAMBO SUPER TROFEO

Resoconto della gara a pag. 46
Le Castellet (Fra),
24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Postiglione-Cecotto 23 giri in 51'12'208, alla media di 157,1 km/h (1. Pro); 2. Spinelli-Grenier a 3°144; 3. Breukers-Jefferies a 8°011; 4. Afanasiev-Maggi a 8°106; 5. Kiesel-Haber a 43°307; 6. Abbate-Nemoto a 46°041; 7. Mauron-Tweraser a 46°296; 8. Dreyssing-Jiatong a 1°00'865 (1. Pro-Am); 9. Lagrange-Vanneste a 1°02'247; 10. Galbiati-D. Roda a 1°03'231; 11. Scheuschner-Still a 1°14'195; 12. Lewandowski-Myszkowski a 1°14'811 (1. Am); 13. Scholze-Wlazik a 1°21'972; 14. Leimer-Jenny a 1°46'501; 15. Abkhazava-Snoeks a 1°46'955; 16. Konopka a 1°47'833; 17. Obuchowski a 2°01'892; 18. Malagamuwa-Liquorish a 2°43'044; 19. Bartels a 1 giro; 20. Mantovani a 1 giro; 21. Negra a 1 giro; 22. Cordoni a 1 giro; 23. Van der Horst a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 24. Gomar-Collado a 1 giro; 25. Vossos a 1 giro; 26. Van Deyzen a 1 giro; 27. Perez a 1 giro; 28. Jollin a 2 giri; 29. Sarrea a 2 giri; 30. Moczulski-Mikrut a 7 giri.

Giro più veloce: il 2° di Spinelli in 2'07'504, alla media di 164,9 km/h.

Gara-2: 1. Grenier-Spinelli 23 giri in 51'14'393, alla media di 157,1 km/h (1. Pro); 2. Postiglione-Cecotto a 0°340; 3. Breukers-Jefferies a 7°979; 4. Abbate-Nemoto a 16°964; 5. Kiesel-Haber a 37°737; 6. Mauron-Tweraser a 42°567; 7. Galbiati-D. Roda a 56°487 (1. Pro-Am); 8. Dreyssing-Jiatong a 59°710; 9. Giannoni a 59°825 (1. Am); 10. Lewandowski-Myszkowski a 1°03'120; 11. Abkhazava-Snoeks a 1°19'002; 12. Bartels a 1°28'389; 13. Vossos a 1°34'170; 14. Leimer-Jenny a 1°35'143; 15. Konopka a 1°42'248; 16. Gomar-Collado a 1°42'568; 17. Obuchowski a 1°49'067; 18. Lagrange-Vanneste a 1°56'414; 19. Negra a 2°07'600; 20. Cordoni a 2°07'934; 21. Malagamuwa-Liquorish a 2°13'436; 22. Moczulski-Mikrut a 2°14'168; 23. Perez a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 24. Scholze-Wlazik a 1 giro; 25. Van der Horst a 1 giro; 26. Van Deyzen a 1 giro; 27. Sarrea a 1 giro; 28. Jollin a 2 giri.

Giro più veloce: il 4° di Nemoto in 2'07'586, alla media di 164,8 km/h.

Il campionato - Pro: 1. Postiglione-Cecotto 75 punti; 2. Breukers-Jefferies 66; 3. Nemoto-Abbate 61; 4. Spinelli-Grenier 59; 5. Tweraser 35; 6. Afanasiev 34; 7. Kiesel-Haber 33; 8. Mauron 21; 9. Cecotto Jr.-Pavlovic 12; 10. Schreiner 9. **Pro-Am:** 1. Galbiati 73 punti; 2. Dreyssing-Jiatong 65; 3. Abkhazava-Snoeks 55; 4. Lagrange-Vanneste 47; 5. D. Roda 46; 6. Scheuschner-Still 42; 7. Navarro-Briché 33; 8. Giraud 27; 9. Zanardini-Amos 10; 10. Campagna-Krienza 9. **Am:** 1. Lewandowski-Myszkowski 86 punti; 2. Giannoni 48; 3. Leimer-Jenny 40; 4. Scholze-Wlazik 36; 5. Bartels

30; 6. Cordoni 26; 7. Obuchowski 20; 8. Mi. Konopka 19; 9. Liquorish 14; 10. Ma. Konopka 13. **Lamborghini Cup:** 1. Van der Horst 74 punti; 2. Van Deyzen 62; 3. Sarrea 42; 4. Vossos 29; 5. Josephsohn-Malagamuwa e Perez 27; 7. Jollin 14.

F4 ITALIA

Resoconto della gara a pag. 48
Campagnano (Rm),
24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Rodriguez (DRZ Benelli) 19 giri 30'43"302; 2. Armstrong (Prema) a 2°441; 3. Petrov (DR Formula) a 8°847; 4. Drugovich (VAR) a 9°108; 5. Van Uiter (Jenzer) a 9°533; 6. Lorandi (Bhaitech) a 10°063; 7. Maini (Jenzer) a 10°541; 8. Bertone (ADM) a 27°003; 9. Hoogenboom (Cram) a 28°957; 10. Bianchi (Jenzer) a 29°397; 11. Caldwell (Mucke) a 29°950; 12. Estner (ADM) a 30°545; 13. Branquinho (DR Formula) a 32°010; 14. Grosso (Corbetta) a 32°421; 15. Carrara (Jenzer) a 33°831; 16. Malvestiti (Jenzer) a 40°254; 17. Zendeli (Mucke) a 42°957; 18. Dell'Accio (Morrogh) a 44°935; 19. Cobellini (Cram) a 57°886; 20. Beckhauser (Cram) a 1°06'554.

Giro più veloce: Lorandi in 1'36"140

Gara-2: 1. Armstrong (Prema) 16 giri 29'56"020; 2. Petrov (DR Formula) a 1°430; 3. Drugovich (VAR) a 5°445; 4. Festante (DR Formula) a 6°891; 5. Fernandez (Bhaitech) a 7°309; 6. Colombo (Bhaitech) a 8°508; 7. Floersch (Mucke) a 11°090; 8. Rodriguez (DRZ Benelli) a 11°616; 9. Maini (Jenzer) a 14°167; 10. Lorandi (Bhaitech) a 14°594; 11. Hoogenboom (Cram) a 17°142; 12. Fittipaldi (Prema) a 19°371; 13. Bertone (ADM) a 19°933; 14. Caldwell (Mucke) a 20°248; 15. Carrara (Jenzer) a 22°078; 16. Malvestiti (Jenzer) a 22°551; 17. Branquinho (DR Formula) a 22°970; 18. Bianchi (Jenzer) a 28°072; 19. Grosso (Corbetta) a 27°190; 20. Estner (ADM) a 28°582; 21. Cobellini (Cram) a 29°101; 22. Dell'Accio (Morrogh) a 29°543; 23. Venditti (Diegi) a 42°171; 24. Beckhauser (Cram) a 44°055.

Giro più veloce: Petrov 1'35"423

Gara-3: 1. Drugovich (VAR) 19 giri 30'43"911; 2. Petrov (DR Formula) a 5°740; 3. Festante (DR Formula) a 7°302; 4. Armstrong (Prema) a 7°938; 5. Colombo (Bhaitech) a 8°236; 6. Rodriguez (DRZ Benelli) a 13°006; 7. Lorandi (Bhaitech) a 13°413; 8. Floersch (Mucke) a 14°568; 9. Zendeli (Mucke) a 15°514; 10. Gachot (VAR) a 20°225; 11. Fernandez (Bhaitech) a 21°565; 12. Bertone (ADM) a 25°566; 13. Caldwell (Mucke) a 25°855; 14. Fittipaldi (Prema) a 26°345; 15. Maini (Jenzer) a 26°764; 16. Bianchi (Jenzer) a 28°323; 17. Carrara (Jenzer) a 29°284; 18. Malvestiti (Jenzer) a 33°218; 19. Cobellini (Cram) a 35°248; 20. Dell'Accio (Morrogh) a 36°163; 21. Beckhauser (Cram) a 56°619; 22. Grosso (Corbetta) a 1 giro; 23. Branquinho (DR Formula) a 1 giro.

Giro più veloce: Drugovich in 1'36"130

Campionato: 1. Colombo, Armstrong 113 punti; 3. Van Uiter 101; 4. Petrov 99; 5. Fernandez 98; 6. Lorandi 65; 7. Rodriguez 64; 8. Zendeli, Festante 49; 10. Maini 36.

CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 50
Campagnano (Rm),
24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Rovera 19 giri in 31'17"242 alla media di 148,842

km/h; 2. Fulgenzi a 2°970; 3. Quaresmini a 8°090; 4. Pera a 8°862; 5. Cazzaniga a 10°009; 6. Giacom a 20°233; 7. Jacoma a 22°330; 8. De Giacomi a 30°473; 9. Curti L. a 31°128; 10. Linossi a 32°575; 11. Selva a 33°272; 12. Koller a 1°00'438; 13. Minetti a 1°40'537; 14. "Walter Ben" a 1 giro.

Giro più veloce: il 3° di Rovera in 1'37"786 alla media di 150,389 km/h.

Gara-2: 1. Pera 16 giri in 29'47"881 alla media di 131,606 km/h; 2. Fulgenzi a 0°303; 3. Quaresmini a 3°337; 4. Cazzaniga a 6°219; 5. Giacom a 10°225; 6. Pellegrinelli a 10°584; 7. De Giacomi a 16°962; 8. Curti L. a 18°310; 9. Selva a 19°016; 10. Mercatali a 19°391; 11. Koller a 26°236; 12. Curti C. a 35°994; 13. "Walter Ben" a 1°05'937; 14. Minetti a 1°07'855.

Giro più veloce: il 6° di Rovera in 1'37"564 alla media di 150,731 km/h.

TC5

Resoconto della gara a pag. 52
Campagnano (Rm),
24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Zucchi 22 giri in 41'38"518 alla media di 129,489 km/h; 2. Altoè a 5°400; 3. Pelatti a 34°129; 4. Palanti a 38°119; 5. Neri-Baroni a 40°831; 6. Casillo a 45°682; 7. Vescovi-Ferri a 45°981; 8. Torresani-Rodio a 57°647; 9. Gnutti a 1°01'730; 10. Brena a 1 giro.

Giro più veloce: Zucchi in 1'49"535.

Gara-2: 1. Altoè 21 giri in 40'11"043 alla media di 128,088 km/h; 2. Rodio-Torresani 14°546; 3. Vescovi-Ferri a 31°290; 4. Zucchi a 32°264; 5. Gnutti a 42°788; 6. La Marra-Reggiani a 43°235; 7. Casillo a 57°541; 8. Brena a 1°50'884; 9. Pelatti a 1 giro; 10. Palanti a 4 giri.

Giro più veloce: Altoè in 1'49"872 alla media di 133,846 km/h.

Campionato Tcs: 1. Zucchi 81 punti; 2. Altoè 69; 3. Brena 46; 4. Palanti 37; 5. Pelatti 36.

ST Cupra: 1. Zucchi 104 punti; 2. Altoè 85; 3. Brena 52; 4. Palanti 43; 5. Pelatti 42.

SEAT LEON

Resoconto della gara a pag. 53
Campagnano (Rm),
24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Volpato-Nicoli 27 giri in 51'19"067 alla media di 128,955 km/h; 2. Fedeli a 13°449; 3. Greco-Torelli a 14°783; 4. Pellegriani a 15°431; 5. Gagliano a 18°509; 6. Fumi a 21°281; 7. Caiola-Cipolla a 26°354; 8. Guerra-Pegoraro a 27°124; 9. Biraghi a 1°38'301; 10. Bassi-Mancini a 1°44'211; 11. Paolino a 8 giri.

Giro più veloce: Volpato in 1'45"779 alla media di 139,025 km/h.

Gara-2: 1. Fedeli 28 giri in 51'23"265 alla media di 133,549 km/h; 2. Gurrieri a 6°696; 3. Pellegriani a 17°979; 4. Bassi a 25°855; 5. Nicolini-Volpato a 1°22'849; 6. Masserini a 1°28'133; 7. Pegoraro-Guerra a 1 giro; 8. Paolino a 1 giro; 9. Torelli-Greco a 1 giro; 10. Fumi a 2 giri.

Giro più veloce: Gagliano in 1'45"863 alla media di 138,915 km/h.

Campionato: 1. Torelli-Greco 93 punti; 2. Volpato 70; 3. Fedeli 57; 4. Fumi 44; 5. Nicolini, Gurrieri 41; 7. Pellegriani 37; 8. Gagliano 30; 9. Biraghi 25; 10. Masserini 24.

TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 54

Dovesicorre

VELOCITÀ

1-2 luglio

DTM

4° round at Norisring

www.dtm.com

FIA F3

5° round at Norisring

www.fiaf3europe.com

NASCAR

Sprint Cup a Daytona

www.nascar.com

IMSA

6° round a Watkins Glen

www.imsa.com

EUROFORMULAOPEN

4° round a Budapest

www.euroformulaopen.net

EUROCUP RENAULT

5° round a Budapest

www.renaultsport.com

GT OPEN

4° round a Budapest

www.gtopen.net

SALITA

1-2 luglio

TRENTO-BONZONE

Cem e Cvm a Trento

www.acisport.it

RALLY

1-2 luglio

RALLY DI POLONIA

8° round Mondiale Rally a Mikolajki

www.rajdpolski.pl/en

CAMUNIA RALLY

campionato regionale a Capo di Ponte

www.camuniarally.it

RALLY GOLFO DEI POETI

RallyDay a La Spezia

www.balestrero.it

Campagnano (Rm).

24-25 giugno 2017

Gara-1: 1. Barberini 15 giri in 28'20"166; 2. Pajuranta a 4°161; 3. Darbom a 4°958; 4. F. Caruso a 12°545; 5. Mabellini a 12°881; 6. Appelqvist a 32°201; 7. Eroldu a 41°953; 8. Monetti a 43°031; 9. "Fischermann" a 44°447; 10. "Gioga" a 45°059; 11. Campoli a 56°410; 12. B. Caruso a 1°38'503; 13. Storti (Abarth 595OT) a 1 giro. Tutti gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione.

Giro più veloce: Darbom in 1'52"209.

Gara-2: 1. Barberini 15 giri in 28'26"503; 2. Pajuranta a 0°711; 3. Darbom a 1°276; 4. Mabellini a 13°702; 5. F. Caruso a 17°334; 6. Appelqvist a 26°588; 7. Monetti a 31°374; 8. Campoli a 36°403; 9. "Fischermann" a 43°980; 10. "Gioga" a 44°347; 11. Eroldu a 54°418; 12. B. Caruso a 1°05'641; 13. Storti (Abarth 595 OT) a 1 giro. Tutti gli altri su Abarth 695 Aspetto Corse Evoluzione.

Giro più veloce: Cosimo Barberini in 1'52"071

Campionato: 1. Barberini 157 punti; 2. Darbom 134; 3. Pajuranta 124; 4. Caruso F. 82; 5. Kuzey 54; 6. Mabellini 50; 7. Caruso B. 49; 8. Appelqvist 46; 9. Campoli 42; 10. Fishermann 28.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 56
Monza (Mb), 24-25 giugno 2017

Gara: 1. Manassero 11 giri in 25°53'632, alla media di 147,7 km/h; 2. Giubergia a 11°409; 3. M. Fumagalli a 31°657; 4. Utziers a 44°412; 5. Zerbi a 44°694 (1. Over 50); 6. Sauto a 46°640; 7. Flaccadori a 1°02'822; 8. Heidenhofer a 1°27'418; 9. Giuliani a 2'02'381; 10. Nespoli a 1 giro; 11. Ferraresi a 1 giro; 12. Rezzonico a 4 giri.

Giro più veloce: il 6° di Manassero in 2'07"892, alla media di 163,1 km/h.

Gara-2: 1. Manassero 11 giri in 25°01'864, alla media di 152,7 km/h; 2. Flaccadori a 7°039; 3. Sauto a 13°838 (1. Over 50); 4. Rezzonico a 14°027; 5. Zerbi a 14°852; 6. Heidenhofer a 19°423;

7. Utziers a 20°993; 8. Giubergia a 37°476; 9. Giuliani a 1°13'116; 10. Giunta a 1°13'229; 11. Ferraresi a 1°36"582.

Giro più veloce: il 7° di Flaccadori in 2'08"029, alla media di 162,9 km/h.

TCR SERIES

Resoconto della gara
sullo scorso numero
Budapest (Ung), 17-18 giugno 2017

Gara-1: 1. Tassi (Honda Civic) 14 giri in 26°56'484 alla media di 136,594 km/h; 2. Michelisz a 0.865; 3. Vernay (Vw Golf) a 1°744; 4. Colciago (Honda Civic) a 12°769; 5. Oriola a 14°029; 6. Lloyd a 14°959; 7. Nash a 22°569; 8. Altoè (Vw Golf) a 25°074; 9. Mordibelli (Vw Golf) a 27°448; 10. Homola (Opel Astra) a 27°869; 11. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 31°270; 12. Comini (Audi RS3) a 35°479; 13. Demoustier (Opel Astra) a 35°893; 14. Moller (Honda Civic) a 37°904; 15. Nagy a 39°106; 16. Ferenc Ficz a 40°742; 17. Jedliczky (Alfa Romeo Giulietta) a 41°898; 18. Vesnic (Audi RS3) a 45°984; 19. György a 1°10'487; 20. Tóth a 1°27'955; 21. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 7 giri (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: Michelisz in 1'54"252 alla media di 138,042 km/h.

Gara-2: 1. Tassi (Honda Civic) 14 giri in 29°20'272 alla media di 125,467 km/h; 2. Oriola a 1°861; 3. Moller (Honda Civic) a 3°283; 4. Altoè (Vw Golf) a 3°765; 5. Colciago (Honda Civic) a 4°397; 6. Michelisz (Honda Civic) a 4°980; 7. Vernay (Vw Golf) a 5°372; 8. Paulsen a 6°254; 9. Nash a 12°055; 10. Comini (Audi RS3) a 17°135; 11. Huff (Vw Golf) a 17°400; 12. Homola (Opel Astra) a 18°505; 13. Demoustier (Opel Astra) a 21°975; 14. Ficz a 28°923; 15. Jedliczky (Alfa Romeo Giulietta) a 33°914; 16. Bernula (Kia cee'd) a 38°193; 17. György a 59°176; 18. Tóth a 1°14'998; 19. Vesnic (Audi RS3) a 2 giri; 20. Vervisch (Audi RS3) a 3 giri (gli altri su Seat León).

Giro più veloce: Michelisz in 1'56"388 alla media di 137,948

Leclassifiche

km/h.
Campionato: 1. Tassi 151 punti; 2. Colciago 145; 3. Vernay 138; 4. Comini 126; 5. Oriola 109; 6. Borokovic 82; 7. Nash 74; 8. Kajaia 59; 9. Vervisch 53; 10. Valente 46.

DTM

Resoconto della gara sullo scorso numero
Budapest (Ung.) 17-18 giugno 2017
Gara-1: 1. Di Resta 34 giri in 57'52"984 alla media di 154,401 km/h; 2. Glock (Bmw M4) a 1'393; 3. Spengler (Bmw M4) a 4'598; 4. Rockenfeller (Audi RS5) a 4'948; 5. Ekström (Audi RS5) a 9'937; 6. Rast (Audi RS5) a 9'561; 7. Green (Audi RS5) a 10'781; 8. Paffett a 31'014; 9. Wittmann (Bmw M4) a 31'577; 10. Mortara a 32'651; 11. Müller (Audi RS5) a 33'106; 12. Farius (Bmw M4) a 35'742; 13. Auer a 36'780; 14. Engel a 37'760 (gli altri su Mercedes C63).
Giro più veloce: Rockenfeller in 1'37"101 alla media di 162,424 km/h.
Gara-2: 1. Rast (Audi RS5) 35 giri in 58'07"364 alla media di 158,550 km/h; 2. Ekström (Audi RS5) a 1'041; 3. Martin (Bmw M4) a 1'506; 4. Mueller (Audi RS5) a 1'861; 5. Green (Audi RS5) a 5'772; 6. Di Resta a 7'884; 7. Glock (Bmw M4) a 8'694; 8. Wickens a 11'999; 9. Paffett a 12'653; 10. Rockenfeller (Audi RS5) a 13'159; 11. Mortara a 13'630; 12. Farius (Bmw M4) a 15'087; 13. Blomqvist (Bmw M4) a 16'289; 14. Spengler (Bmw M4) a 17'583; 15. Engel a 19'828; 16. Duval (Audi RS5) a 38'535; 17. Wittmann (Bmw M4) a 2 giri; 18. Auer a 10 giri (gli altri su Mercedes C63).
Giro più veloce: Ekström in 1'36"725 alla media di 163,056 km/h.
Campionato: 1. Rast 70; 2. Auer 69; 3. Green 65; 4. Ekström 62; 5. Paffett e Rockenfeller 54; 7. Glock 49; 8. Di Resta 45; 9. Wickens 42; 10. Müller 33.

TCR ITALIA

Resoconto della gara sullo scorso numero
Monza (Mb), 17-18 giugno 2017
Gara-1: 1. Baldan 14 giri in 28'51"119 alla media di 170,1 km/h; 2. Kralev (Audi Rs3) a 5'880; 3. Gagliano (Vw Golf Gti) a 12'636; 4. Reicher (Audi Rs3) a 14'546; 5. Scavini (Honda Civic) a 18'754; 6. Mugelli (Audi Rs3 Lms) a 20'594; 7. Argenti a 34'194; 8. Cappellari a 35'508; 9. Thellung-Bergonzini a 47'298; 10. Montalbano-Montalbano a 49'304; 11. Ricci (Peugeot 308 Mi16) a 1'08'161; 12. Gabbiani-Mosca (Honda Civic) a 1'16'642; 13. Chini-Nataloni a 1'20'718; 14. Bamonte (Honda Civic) a 1'25'892; 15. Giacon-Giacon (Opel Astra TCR) a 5 giri (gli altri su Seat Leon).
Giro più veloce: il 5° di Scavini in 2'02"448 alla media di 170,3 Km/h.
Gara-2: 1. Baldan 14 giri in 28'27"008 alla media di 171,0 km/h; 2. Scavini (Honda Civic) a 1'209; 3. Gagliano (Vw Golf Gti) a 22'103; 4. Reicher (Audi Rs3 Lms) a 23'303; 5. Kralev (Audi Rs3 Lms) a 24'310; 6. Thellung-Bergonzini a 34'643; 7. Argenti a 40'857; 8. Cappellari a 41'441; 9. Gabbiani-Mosca (Honda Civic) a 43'843; 10. Montalbano-Montalbano a 44'376; 11. Chini-Nataloni a 53'495; 12. Bamonte (Honda Civic) a 1'21'810; 13. Bernazzani-Ricci (Peugeot 308); 14. Mugelli (Audi Rs3 Lms) a 1 giro; 15. Giacon-Giacon (Opel Astra) a 3 giri (gli altri su Seat Leon).
Giro più veloce: il 6° di Baldan in 2'01"425, alla media di 171,8 km/h.
Campionato: 1. Scavini 97 punti; 2. Baldan 89; 3. Kralev 49; 4. Gagliano 38; 5. Mugelli 35; 6. Giacon J. 33; 7. Argenti 31; 8. Thellung 21; 9. Bergonzini 19; 10. Reicher 16.

FIA F3

Resoconto della gara sullo scorso numero
Budapest (Ung.) 17-18 giugno 2017
Gara-1: 1. Günther 21 giri in 35'37"466 alla media di 193,902 km/h; 2. Hughes a 5'873; 3. Daruvala (Vw) a 6'509; 4. Mawson a 7'142; 5. Iott a 9'473; 6. Newey a 12'034; 7. Yu Zhou a 13'726; 8. Norris (Vw) a 14'313; 9. Schumacher a 21'944; 10. Eriksson (Vw) a 22'406; 11. Beckmann a 24'440; 12. Mazingin a 25'038; 13. Makino a 25'911; 14. Andres (Vw) a 26'512; 15. Habsburg (Vw) a 29'679; 16. Sato (Vw) a 1 giro; 17. Piquet a 9 giri (gli altri su Mercedes).
Giro più veloce: Habsburg di 1'35"829 alla media di 164,581 km/h.
Gara-2: 1. Iott 22 giri in 35'15"865 alla media di 163,987 km/h; 2. Eriksson (Vw) a 8'600; 3. Yu Zhou a 9'757; 4. Hughes a 11'262; 5. Beckmann (Vw) a 16'380; 6. Gunther a 19'291; 7. Mawson a 21'634; 8. Daruvala (Vw) a 22'471; 9. Schumacher a 23'537; 10. Habsburg (Vw) a 29'781; 11. Mazingin a 30'587; 12. Aron a 31'036; 13. Piquet a 34'456; 14. Norris (Vw) a 34'971; 15. Newey a 35'503; 16. Sato (Vw) a 38'046; 17. Makino a 38'600; 18. Andres (Vw) a 39'848 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Iott in 1'35"619 alla media di 164,942 km/h.
Gara-3: 1. Eriksson (Vw) 22 giri in 35'15"865 alla media di 163,987 km/h; 2. Iott a 1'882; 3. Norris (Vw) a 6'408; 4. Zhou a 5'519; 5. Beckmann (Vw) a 12'148; 6. Gunther a 12'790; 7. Hughes a 13'167; 8. Mawson a 13'953; 9. Daruvala (Vw) a 15'023; 10. Mazingin a 17'410; 11. Schumacher a 18'100; 12. Habsburg (Vw) a 18'777; 13. Aron a 19'277; 14. Sato (Vw) a 21'505; 15. Piquet a 26'545; 16. Newey a 31'893; 17. Makino a 32'479; 18. Soori (Vw) a 36'284 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Iott in 1'35"619 alla media di 164,942 km/h.
Campionato: 1. Eriksson 183; 2. Gunther 178; 3. Iott 162; 4. Norris 158; 5. Daruvala 61; 6. Daruvala 61; 7. Hughes 60; 8. Habsburg 52; 9. Newey 51; 10. Schumacher 49.

CIWRC

Resoconto della gara sullo scorso numero
Assoluta: 1. Albertini-Fappani (Peugeot 208 R2) a 1.09'23"2; 88. Gallagher-O'Sullivan (Peugeot 208 R2) a 1.15'26"1 (gli altri su Ford Fiesta R5).
Campionato: 1. Basso 52 punti; 2. Casier 49; 3. Marisca 21; 4. Geusens 17; 5. Girtofan 14.

3'34"1; 7. Cronin-Galvin a 4'13"5; 8. Princen-Kaspers (Skoda Fabia R5) a 4'38"1; 9. Geusens-Cuvelier a 4'59"9; 10. Edwards-Garrod a 5'31"6; 11. Vanneste-Snaet a 6'32"8; 12. Pryce-Furniss a 6'43"4; 13. Maeyaert-Feys a 7'48"3; 14. Duquesne-Geerlants (Ford Fiesta RRC) a 8'38"4; 15. Anderson-Whittock a 10'09"1; 16. Van Parijs-Heyndrickx (Porsche 997 GT3 Cup) a 10'09"4; 17. Boxoen-Vermeulen (Skoda Fabia R5) a 11'22"4; 18. Booda-Pattyn (Subaru Impreza STI) a 12'13"9; 19. van den Heuvel-Dockx (Mitsubishi Lancer Evo X) a 12'37"2; 20. Parmentier-de Waele a 13'02"7; 21. Vanson-Brule (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 13'17"6; 22. Yates-Williamson a 14'18"2; 23. Cracco-Breyne a 14'24"9; 24. De Mevius-Louka (Peugeot 208 R2) a 14'50"8; 25. van der Marel-van der Marel-Smart (Opel Adam R2) a 15'18"9; 26. Delplae-Polifiet (Porsche 997 GT3 RS 3.6) a 15'19"2; 27. Ahlin-Eriksen (Skoda Fabia R5) a 15'39"5; 28. Vermeeren-Bruynel (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 15'42"7; 29. Devine-Moriarty (Opel Adam R2) a 16'27"7; 30. Pyck-Dehouck (Mitsubishi Lancer Evo X) a 16'33"0; 31. Housin-Houssin (Mitsubishi Lancer Evo X) a 17'05"6; 32. Coene-De Duytsche (Mitsubishi Lancer Evo X) a 17'29"7; 33. Laffey-Walsh a 17'40"6; 34. Hoorne-Hanssens (BMW M3 Compact) a 19'44"2; 35. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 R5) a 20'29"4; 36. Vauterin-Pyck (Peugeot 208 R2) a 20'36"1; 37. Preston-Loudon (Skoda Fabia R5) a 20'50"8; 38. Slaughter-Burns a 21'09"7; 39. Wagemans-Verschuren (Peugeot 208 R2) a 21'14"8; 40. Depla-Santy (Mitsubishi Lancer Evo X) a 22'28"9; 41. Creighton-Regan (Peugeot 208 R2) a 22'43"1; 42. Boulanger-Vilmot (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 23'06"7; 43. Ceuppens-Werner (BMW 130i) a 24'03"4; 44. Deruyter-Samyn (Peugeot 208 R2) a 24'31"3; 45. Algoet-Pattyn (BMW 1M Coupé) a 24'44"2; 46. Williams-Roberts (Ford Fiesta R2T) a 24'44"5; 47. Cokelaere-Vanassche (BMW 1M Coupé) a 25'12"6; 48. Kellen-Hoffmann (Ford Fiesta R2T) a 26'16"2; 49. Vermeire-Debergh (Ford Fiesta R2T) a 26'30"7; 50. Reynvoet-Van De Vivere (Ford Fiesta R2) a 26'43"9; 51. Cornwell-Bliss (Ford Fiesta R2) a 26'58"2; 52. Morrison-Carstairs (Mitsubishi Lancer Evo VI) a 27'43"0; 53. Perrard-Forgez (Peugeot 208 R2) a 28'27"3; 54. Verbeke-Milleville (Mitsubishi Lancer Evo X) a 29'26"4; 55. Lemahieu-Bostoen (Ford Escort) a 31'06"3; 56. Mouy-Coudeville (Subaru Impreza STI) a 32'55"7; 57. Debare-Dekeyser (BMW M3 Compact) a 33'14"7; 58. Utting-Williams (Ford Fiesta ST) a 33'15"9; 59. Williams-Hull (Ford Fiesta R2) a 33'18"9; 60. Vandeputte-Deklerck (Ford Fiesta R2) a 34'05"3; 61. Berville-Eggertmont (Opel Adam R2) a 34'08"2; 62. Pita-Macedo (Ford Fiesta R2) a 35'47"4; 63. Waterman-Gilbey (Ford Fiesta R2) a 35'51"6; 64. Carton-Wydaeghe (Citroën DS3 R3T) a 36'20"8; 65. Renier-Collez (Renault Clio R3) a 37'41"0; 66. Samaey-Poissonnier (Peugeot 207 RC R3T) a 37'54"8; 67. Muylle-Deprez (Citroën C2 VTS) a 40'40"6; 68. Lagache-Clabau (Opel Ascona B) a 40'57"2; 69. Verstraete-Dewickere (Renault Clio R3) a 41'44"4; 70. South-Wood (Vauxhall Adam R2) a 43'35"2; 71. Verfaillie-Verfaillie (Mini Cooper S) a 43'47"4; 72. Sinnave-Decker (BMW M3 Compact) a 45'14"1; 73. De Reu-

Azou (BMW M3 E30) a 48'30"4; 74. Pannekoecke-Gryson (Peugeot 206 RC) a 50'15"5; 75. McDiarmid-Haines-Messenger (Ford Fiesta R2T) a 51'00"6; 76. Paramore-Sunderland (Land Rover Wolf XD) a 53'02"7; 77. Parmentier-Lampaert (Peugeot 205 GTI 1.9) a 54'01"4; 78. Greer-Riddick (Citroën DS3 R5) a 54'34"6; 79. Evans-Jackson (Peugeot 208 R2) a 55'11"5; 80. Hazely-Hobson (Land Rover Wolf) a 56'21"0; 81. McCarthy-Smart (Land Rover Wolf) a 59'02"6; 82. Keyngnaert-Dael (Suzuki Swift Sport) a 59'16"1; 83. Solberg-Barth (Ford Fiesta R2T) a 59'39"7; 84. Panis-D'hulster (Citroën Saxo VTS) a 1.03'04"1; 85. White-White (Ford Fiesta R2) a 1.04'46"9; 86. Vallentin-Hansen-Kammersgaard (Opel Adam R2) a 1.09'09"1; 87. Tejpar-Hoy (Ford Fiesta R2) a 1.09'23"2; 88. Gallagher-O'Sullivan (Peugeot 208 R2) a 1.15'26"1 (gli altri su Ford Fiesta R5).

Campionato: 1. Basso 52 punti; 2. Casier 49; 3. Marisca 21; 4. Geusens 17; 5. Girtofan 14.

CIWRC

Rally Marca Trevigiana
Resoconto della gara a pag. 62
Montebelluna (Tv),
24-25 giugno 2017

Assoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta) in 1.27'33"4; 2. Signor-Bernardi (Ford Fiesta) a 11'8; 3. Fontana-Arena (Hyundai I20) a 26"0; 4. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta) a 1'37"5; 5. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia) a 3'28"3; 6. Porro-Cargnelutti (Ford Focus) a 3'29"2; 7. Pedro-Baldaccini (Hyundai I20) a 3'58"8; 8. Bondioni-Ungaro (Skoda Fabia) a 4'09"5; 9. Baccaga-Oberti (Ford Fiesta) a 4'42"1; 10. Forato-Gasparotto (Peugeot 208) a 4'53"4.

GRUPPO A

Classe A0: 1. Girardi-Girardi (Fiat 600) in 1.53'03"4.
Classe A6: 1. Bennati-Bennati (Peugeot 106) in 1.42'17"9; 2. Mondin-Bertasin (Citroen Saxo) a 4'30"7; 3. Cappellati-Freschi (Peugeot 106) a 5'48"8.
Classe A7: 1. Antiga-Grillo (Renault Clio) in 1.44'21"3.
Classe A8: 1. Bombieri-Scardoni (Bmw M3) in 1.41'19"9.
Classe K10: 1. Pizzolotto-Brovelli (Fiat Punto) in 1.43'34"0; 2. Merzari-Corradini (Citroen Saxo) a 2'48"7.
Classe S1600: 1. Vescovi-Guzzi (Renault Clio) in 1.33'56"7; 2. Menegatti-Gambasin (Renault Clio) a 3'25"7; 3. Ceccato-Tessaro (Renault Clio) a 10'00"5.
Classe S2000: 1. Dapra-Andrian (Skoda Fabia) in 1.34'49"1; 2. Santini-Gabrioni (Fiat Grande Punto) a 44"7; 3. Liburdi-Colapietro (Peugeot 207) a 2'02"6.

Classe WRC: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta) in 1.27'33"4; 2. Signor-Bernardi (Ford Fiesta) a 11'8; 3. Fontana-Arena (Hyundai I20) a 26"0; 4. Testa-Bizzocchi (Ford Fiesta) a 1'37"5; 5. Porro-Cargnelutti (Ford Focus) a 3'29"2; 6. Pedro-Baldaccini (Hyundai I20) a 3'58"8; 7. Bancher-Longo (Ford Fiesta) a 14'48"4.

GRUPPO N

Classe N2: 1. Comarella-Cecco (Peugeot 106) in 1.44'09"2; 2. Tomasi-Silvi (Honda Civic) a 2'06"5; 3. Toso-Cazzador (Peugeot 106) a 6'45"1.
Classe N3: 1. Stival-Pais De Libera (Renault Clio Rs) in 1.44'54"2; 2. Rainer-Nideraufner (Honda Civic) a 17"2; 3. Bruschetta-Ferrelli (Renault Clio Rs) a 7'31"9.
Classe N4: 1. Soppa-Marchiori (Mitsubishi Evo Ix) in 1.35'40"9.

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Coggi-Tumaini (Suzuki Swift) in 1.45'32"5; 2. Rivia-Guadagnin (Luzuki Swift) a 31"2; 3. Peloso-Iguera (Suzuki Swift) a 2'28"3; 4. Parolario-Marchioni (Suzuki Swift) a 5'26"9; 5. Cenedese-Simioni (Suzuki Swift) a 7'35"2.

Classe R2B: 1. Carella-Bracchi (Peugeot 208) in 1.35'43"4; 2. Andriolo-Saioni (Peugeot 208) a 1'04"9; 3. Grani-Menegon (Peugeot 208) a 1'19"2; 4. De Luna-Pezzo (Opel Adam) a 2'24"1; 5. Saresera-Tauffer (Peugeot 208) a 2'37"9; 6. Zanotto-Buccino (Peugeot 208) a 4'54"0; 7. Spagnola-Berdin (Peugeot 208) a 5'00"1; 8. Piva-Pirollo (Peugeot 208) a 5'50"5; 9. Bigon-Menegazzo (Peugeot 208) a 6'01"7; 10. Invernici-Zanni (Peugeot 208) a 7'28"0; 11. Curti-Pezzotta (Peugeot 208) a 7'49"4.

Classe R3C: 1. Scopel-Prevedello (Renault Clio) in 1.37'03"1; 2. Bottioni-Ramacciotti (Renault Clio) a 38"4; 3. Carraro-Silotto (Renault Clio) a 1'31"7; 4. Ghegin-Passeri (Renault Clio) a 3'50"8; 5. Sorci-Manfredi (Renault Clio) a 5'17"0.

Classe R3T: 1. Bardin-Pascale (Abarth 500) in 1.55'01"6.

Classe R5: 1. Bianco-Lamonato (Skoda Fabia) in 1.31'01"7; 2. Bondioni-Ungaro (Skoda Fabia) a 41"2; 3. Baccaga-Oberti (Ford Fiesta) a 1'13"8; 4. Forato-Gasparotto (Peugeot 208) a 1'25"1; 5. Catterina-Michi (Ford Fiesta) a 2'58"4.

Campionato: 1. Albertini 45 punti; 2. Fontana 28; 3. Porro 21; 4. Miele 20; 5. Signor 18; 6. Testa 17; 6. Signor 6; 8. Bianco 9; 9. "Pedro" 8.

STORICO

Rally di Biella

Resoconto della gara a pag. 65
Biella, 24-25 giugno 2017

Assoluta: 1. Negri-Coppa Robert (Porsche 911) in 50'38"4; 2. Bianchini-Darder (Lancia Rally 037) a 4'9; 3. Lucky-Pons (Lancia Delta Int) a 9'5; 4. Bossalini-Granata (Porsche 911) a 25"4; 5. Pinzano-Zegna (Lancia Delta Int) a 28"0; 6. Fioravanti-Torricelli (Ford Escort) a 1'45"3; 7. Salvini-Tagliareri (Porsche 911) a 1'47"3; 8. Superti-Brunetti (Porsche 911) a 1'43'34"0; 9. Bertinotti-Rondi (Porsche 911) a 2'34"8; 10. Boetto-Mantovani (Opel Kadett Gsi) a 3'22"7; 11. Pedretti-Cirillo (Bmw M3) a 3'44"3; 12. Stasia-Cappio (Bmw M3) a 3'56"1; 13. Migliara-Tobaldo (Opel Ascona 400) a 4'03"9; 14. Gibello-Soffritti (Ford Fiesta Cosw) a 4'48"8; 15. Prina-Ferraris (Porsche 911) a 5'01"9; 16. Nerobutto-Varale (Opel Kadett) a 5'03"1; 17. Magistro-Ancillotti (Opel Kadett) a 5'04"2; 18. Pettinato-Pettinato (Ford Escort Rs) a 5'08"1; 19. Vicario-Frasson (Ford Escort Rs) a 5'49"7; 20. Lanfranchini-Galli (Porsche 924) a 6'13"1; 21. Marchetto-Herbet (Opel Ascona 2.0) a 6'27"8; 22. Nuccio-Daffara (Bmw 320) a 6'38"9; 23. Graglia-Barbero (Fiat 124) a 6'51"9; 24. Valle-Bertoglio (Porsche 911) a 7'11"2; 25. Frattini-Albertuzzi (Bmw M3) a 7'38"5; 26. Dell'Acqua-Paganoni (Porsche 911) a 8'04"5; 27. Porta-Matè (Ford Escort Rs) a 8'14"5; 28. Grassi-Pellegrino (Fiat Ritmo 75) a 8'25"2; 29. Pastrone-Migliore (Opel Kadett Gt/E) a 8'26"0; 30. Manetti-Furnari (Vw Golf) a 8'28"0; 31. Ferron-Cuaz (Opel Kadett Gt/E) a 8'28"4; 32. Ospedale-Mancuso (Vw Golf a 8'35"5; 33. Andolina-Moro (Lancia Delta Int) a 9'00"6; 34. Amione-Bianco

(VW Golf) a 9'04"7; 35. Giudicelli-Caberlon (VW Golf) a 9'44"6; 36. Soave-Cragnan (Fiat Ritmo 130) a 9'52"5; 37. Persini-Grosso (Peugeot 205 Gti) a 9'57"0; 38. Pitetti-Grassone (A 112 Abarth) a 10'03"7; 39. Griffa-Griffa (Renault 5 Gt) a 10'09"8; 40. Maroso-Maroso (Fiat Ritmo 130) a 10'27"2; 41. Cristofaro-Pontarolo (Peugeot 205) a 10'32"1; 42. Cedrati-Perazzi (Opel Ascona) a 10'40"5; 43. Fasana-Pizzato (VW Golf) a 10'43"0; 44. Giuliani-Sora (Lancia Fulvia) a 11'07"7; 45. Florio-Basile (Peugeot 205 Gti) a 11'18"3; 46. Alessi-Delle Vedove (Opel Kadett) a 11'41"5; 47. Borlotti-Barbera (Fiat 127 Sport) a 11'45"5; 48. Bianco-Casazza (Fiat 124) a 12'37"5; 49. Perrone-Bertonasco (Fiat 127) a 12'55"4; 50. Di Marco-Zambelli (Fiat 127) a 12'58"3; 51. Canova-Zanetti (Audi Quattro) a 13'06"9; 52. Pellegrino-Peruzzi (Fiat 131 Abarth) a 13'17"2; 53. Margarito-Accaroli (Fiat 127 Sport) a 13'59"0; 54. Pardi-Azzinnari (Lancia Fulvia Hf) a 15'02"2; 55. Bergo-Trombini (Toyota Celica) a 16'01"1; 56. Espen-Canale (Lancia Fulvia) a 16'05"8; 57. Salin-Protta (Lancia Fulvia) a 17'47"6; 58. D'Achille-Ferraris (Ford Sierra Cosw) a 17'56"4; 59. Delle Coste-Regis Milano (Fiat Ritmo) a 19'44"2; 60. Rossi-Sanfrancesco (Fiat 127) a 29'21"1; 61. Galli-Sgorbati (Lancia Delta Int) a 29'57"1; 62. Rimoldi-Cavagnetto (Porsche 911) a 30'20"4; 63. Caporale-Caligaris (Lancia Fulvia) a 35'47"0; 64. Paterniti-Gallo (A 112 Abarth) a 36'06"4; 65. Cassina-Arnoletti (Lancia Zagato) a 36'40"7.

COPPA ITALIA

Rally di Alba

Resoconto della gara sullo scorso numero

Alba (Cn), 17-18 giugno 2017

Assoluta: 1. Gino-Ravera (Ford Fiesta Wrc) in 59'55"2; 2. Colombi-Rivoir (Skoda Fabia R5) a 17'11; 3. Cantamessa-Bollito (Hyundai i12) a 28"1; 4. Miele-Beltrame (Ford Fiesta Wrc) a 1'21"5; 5. Gagliasso-Beltrame (Ford Fiesta R5) a 1'55"5; 6. Ronzano-Andreis (Ford Fiesta R5) a 2'03"4; 7. Ariane-Culasso (Peugeot 207 S2000) a 3'39"0; 8. Pettenuzzo-Tirone (Ford Focus Wrc) a 3'41"9; 9. De Micheli-Cicognini (Renault Clio S1600) a 3'48"7; 10. Tamrazov-Arena (Ford Fiesta S2000) a 4'02"6; 11. Giordano-Scarzello (Peugeot 208 Vti) a 5'09"0; 12. Vacchetto-Sandri (Peugeot 208 Vti) a 5'19"1; 13. Riccio-Menchini (Ford Fiesta R5) a 5'19"8; 14. Pulvirenti-Rosso (Renault Clio R3C) a 5'26"1; 15. Franchini-Caluffetti (Mitsubishi Lancer Evo) a 5'39"7; 16. Defilippi-Dondarini (Renault Clio S1600) a 6'12"1; 17. Morina-Fraschia (Peugeot 208 Vti) a 6'28"1; 18. Giordano-Agnesse (Renault Clio R3T) a 6'31"1; 19. Comendulli-Tamburrano (Renault Twingo) a 6'36"0; 20. Bigginari (Ford Fiesta R5) a 7'00"1.

ERC

Rally di Cipro

Resoconto della gara sullo scorso numero

Nicosia (Cip), 17-18 giugno 2017

Assoluta: 1. Al-Attayah-Baumel (Ford Fiesta R5) in 2.31'44"3; 2. Galatarotis-Ioannou (Mitsubishi Lancer Evo X) a 6'12"0; 3. Polykarpou-Winter (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 6'19"5; 4. Demosthenous-Laos (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 7'40"4; 5. von Thurn und Taxis-Degandt (Skoda Fabia R5) a 8'22"3; 6. Panteli-Christodoulou (Mitsubishi

Lancer Evo IX) a 9'36"5; 7. Savva-Papandreou (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 9'55"1; 8. Antoniou-Pieri (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 10'32"1; 9. Tsoouloftas-Elia (Citroën DS3 R5) a 12'03"2; 10. Denktas-Dervic (Ford Fiesta R5) a 12'37"4; 11. Paphitis-Vasilou (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 14'56"7; 12. Melegari-Barone (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 15'52"5; 13. Yiangou-Constantinou (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 16'59"9; 14. Laos-"Mookis" (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 18'08"7; 15. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 20'01"7; 16. "Mitch"-Tsiakkas (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 22'40"4; 17. Timotheou-Chrysostomou (Skoda Fabia R5) a 24'35"0; 18. Althefiri-Theophanides (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 24'40"9; 19. Ozdemir-Memiyazici (Ford Fiesta R2T) a 25'05"5; 20. Fahri-Kalfaoğlu (Ford Fiesta R2) a 27'01"5.

Campionato: 1. Magalhaes 93 punti; 2. Kajetanowicz 79; 3. Lukyanuk 46; 4. Al Attiyah 45; 5. Lopez 27.

SALITE CIVM

7° Morano

Campotenesse

Resoconto della gara a pag. 76

Campotenesse (CS), 11 giugno 2017

Assoluta: 1. Merli (Osella Fa30 Evo Fortech) in 4'23"27; 2. Scola (Osella Fa30 Zyteck) a 0"17; 3. Magliona (Norma M20 Fc Zyteck) a 3"01; 4. Cubeda (Osella Fa30-Zyteck) a 8"02; 5. Conticelli F. (Osella Pa2000 Honda) a 12"92; 6. Conticelli V. (Osella Pa30-Zyteck) a 19"96; 7. Lombardi (Osella Pa21 Evo Honda) a 20"31; 8. Caruso (Radical Sr4) a 26"81; 9. Pezzolla (Osella Pa21 JrB) a 30"31; 10. Rea (Ligier Js51 Honda) a 30"81.

Gara-1: 1. Merli in 2'10"74; 2. Scola a 0"89; 3. Magliona a 2"74; 4. Cubeda a 5"25; 5. Conticelli F. a 7"62; 6. Conticelli V. a 10"73; 7. Lombardi a 11"09; 8. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 12"10; 9. Leogrande (Wolf Gn08 F1) a 13"29; 10. Caruso a 14"00.

Gara-2: 1. Scola in 2'11"81; 2. Merli a 0"72; 3. Magliona a 0"99; 4. Cubeda a 3"49; 5. Conticelli F. a 6"02; 6. Lombardi a 9"94; 7. Conticelli V. a 9"95; 8. Caruso a 13"53; 9. De Gasperi (Lola-Dome) a 14"62; 10. Rea a 15"21.

Classifica dei gruppi. Rs: 1. Luzzi (Mini Cooper) in 5'44"75; 2. Scappa (Mini Cooper) a 0"29; 3. Tacchini (mini Cooper) a 22"63.

Rs-1: 1. Savoia (Mini Cooper) in 5'40"73; 2. Palazzoni (Mini Cooper) a 5"16; 3. Somaschini (Mini Cooper) a 11"72.

Gr.N: 1. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo IX) in 5'33"42; 2. Mercati (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 3"31; 3. Vardanega (Mitsubishi Evo X) a 4"18.

Gr.A: 1. Biciatto (Mitsubishi Lancer Evo) in 5'20"23; 2. D'Amico (Renault New Clio) a 16"91; 3. Nadaiini (Mitsubishi Lancer Evo) a 18"97.

Gt: 1. Peruggini (Ferrari 458 Gt3) in 5'08"66; 2. Gaetani (Ferrari 458 Challenge) a 8"60; 3. Cristoforetti (Porsche 997 Gt3) a 11"19.

Et: 1. Sbröllini (Lancia Delta Evo) in 5'10"78; 2. Cimarelli (Alfa Romeo 156) a 9"43; 3. Tagliente (Honda Civic) a 21"95.

E25h: 1. Dondi (Fiat X1/9) in 4'58"08; 2. Iacoangeli (Bmw Z4) a 5"39; 3. Tancredi (Bmw 320 Csw) a 21"98.

Cn: 1. Lombardi in 4'43"58; 2. Rea a 10"50; 3. Rampini (Osella Pa21 Evo Honda) a 16"10.

E25c: 1. Magliona in 4'26"28; 2. Conticelli F. a 9"91; 3. Conticelli V. a 16"95.

E25s: 1. Merli in 4'23"27; 2. Scola a 0"17; 3. Cubeda a 8"02.

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



GLI SN1, ANCORA SUI F. RALLY CROSS

Per i piloti top della Selezione, ovvero i drivers della Sn1, è tempo di rimettere le ruote in pista, anzi, per essere precisi, "nel fango", quello calcolato al volante dei Formula Rally Cross che hanno animato anche la seconda giornata della 16ª edizione della serie che permette ai propri piloti, di guidare i mezzi più svariati ed affascinanti, del mondo del motorsport. A dimostrazione di un totale equilibrio, a livello di prestazioni, raggiunto oramai da tutti i piloti, le due manche, disputate sono state molto combattute ed incerte sino alla bandiera a scacchi. Ad aggiudicarsi la prima, è stato il campione in carica, Tomas Calvagni, che ha onorato così il titolo, nel migliore dei modi, e ha dimostrato, con questa vittoria, di poter vincere su qualunque tipo di mezzo. A fargli compagnia sul podio, troviamo Parisi e Pignalosa. La seconda manche, è andata invece, proprio al pugliese Vito Pignalosa, altro talento cristallino di casa Snp, che ha battuto sul filo dei centesimi, il solito Calvagni. Terzo un ottimo Maurizio Rizzo. Per info: selezione nazionale@alice.it

ACCESSORI



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

RIVISTE

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

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggetti-

stica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre

fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonamenti.it

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX)

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

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

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

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

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





SUTTON-IMAGES.COM

UNA PALPITANTE 24 ORE HA RIBADITO LA SUA LEGGE

Verdetti giusti a Le Mans

La 24 Ore di Le Mans si è conclusa da poco meno di tre ore e avrei un paio di considerazioni in merito: ho sentito parlare molto di sfortuna per la Toyota Gazoo Team (dai peraltro ottimi commentatori di Eurosport). Se ciò poteva essere vero 12 mesi fa col panne ad un giro dalla fine, in questa edizione si è assistito a due vetture ferme dopo neanche metà gara, per motivi tecnici (come ad esempio la frizione partita, ed un'altro problema di mancanza di pressione nel propulsore)

UNO STUDENTE DI QUINTA LICEO CI MOSTRA IL SUO LAVORO

Progetto di livello

Volevo mostrarti il mio ultimo progetto Cad che mi piacerebbe far conoscere agli esperti lettori e appassionati di Autosprint... Premetto, siccome sono in 5° liceo scientifico e fra poco ho gli esami, non ho avuto il tempo di mettere a punto tutto, ma la parte di aerodinamica (che è quella su cui ho basato il tutto) è finita! Il concetto da cui sono partito è una scocca di una F.1 (ho preso le dimensioni dal regolamento ufficiale) con anche le gomme regolamentari 2017... Per il resto non ho seguito regole ma solo l'idea di portare idee nuove nella categoria... Ci sono il fondo con minigonne per l'effetto suolo, l'ala anteriore a freccia rovesciata, l'ala posteriore Cdc e delle pance molto rastremate! Insomma non il genere di F.1 che uno si aspetta, né tantomeno i render reperibili oggi su internet.

Andrea Amico

Abbiamo spazio per una sola immagine, ma basta per farvi i complimenti, Andrea. E in bocca al lupo per gli esami!



entrambi di natura meccanica. Anche le Porsche hanno avuto i loro grossi problemi, ma, con una rimonta pazzesca ad un'ora dalla fine sono passati in testa, dopo aver perso più di 60 minuti ai box (e conseguenti 18 giri) Il fatto che la Porsche abbia vinto le ultime tre 24 Ore di Le Mans di fila, sta a significare che sono stati e continuano a essere superiori alla Toyota. Al limite si può tirare in ballo la sfortuna per non essere riusciti a raggiungere il box; ma anche in quel caso, determinate problematiche andrebbero prese in considerazione in ambito di preparazione alla gara, magari con una piccolissima batteria suppletiva, per dare quel pizzico di potenza per raggiungere il box... Un'ultima considerazione inerente le Gt: paradossale che una Aston semi obsoleta abbia bastonato la 488, ma soprattutto la nuovissima 911 a motore centrale... Consiglio Amato Ferrari di comprare un paio di Maserati Mc12, camuffarle un minimo, mettere un alettone post rigore di cinque metri ed un'estrattore monstre: dominerà la 24 Ore dell'anno prossimo.

Francesco Atzeni
Cagliari

È appena finita la 24 Ore di Le Mans. Da grande fan di Jackie Chan sul grande e piccolo schermo ci ho sperato fino alla fine, ma non si poteva fare di più. Però questa edizione mi ha ricordato la leggendaria 12 Ore di Sebring 1970, quando Steve McQueen con una Porsche 3.0 quasi andò a vincere. Certo, Jackie non guidava, ma la Porsche che divorava la "piccola" Oreca mi ha fatto pensare a piedone Andretti che con l'unica Ferrari superstita vinse per 23" sull'accoppiata McQueen/Revson.

A ogni modo, grazie Le Mans!

Giacomo Bongrazio
Sofia (Bulgaria)

La 24 Ore di Le Mans prometteva d'essere memorabile e tale è stata. Non già per l'attesissimo riscatto Toyota, ma per la conferma Porsche, peraltro meritata. Stavolta fortuna e sfortuna c'entrano fino a un certo punto. Ha vinto il migliore. E gli spunti di riflessione di questa maratona sono tanti e anche in questo numero di As non manca di sottolinearli, dedicando doverosamente spazio e attenzione alla corsa più bella del mondo.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images, Bettioli, Getty Images, Fuggiano**
Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **CALENDARI** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**



*Mobile Open
e cambi gratis
quando vuoi.*

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

SCEGLI L'OFFERTA
CHE FA PER TE

**OPEN
6 GB**

600 MIN
300 SMS

**OPEN
7 GB**

200 MIN

9 €

OGNI 4 SETT.
PER SEMPRE

tiscali.it

☎ 130 TISCALI STORE

T TISCALI