

BLANCPAIN GT LAMBORGHINI HURACAN FA COLLEZIONE DI TITOLI

ALF 60 € BE 60 €
MC, COTE D'AZUR 5,90 € - FRET 60 €
COSTA 5,90 € - FRET 60 €
CH 61 7,70 CHF - CH 600 CHF - USA 9,90 €

AUTO SPRI NT

n. 40

3 Euro (Italy only)

Anno LVI Settimanale 3-9 ottobre 2017

Gp F1 poster-story



DA SEPANG A SUZUKA

ORIENTE ESTREMO

Verstappen tigre della Malesia trionfa davanti ad **Hamilton** sempre più leader ora con più 34 punti su **Vettel**, alla fine 4° dopo una fantastica rimonta. **Ferrari** in piena crisi di **affidabilità** ma con **prestazioni** monstre ora si gioca tutto in **Giappone**



70040
ISSN 1120-3859
Poste Italiane SpA s.p.a. - 00100 Roma - L. 4880/1987 art. 1, D.D. 50/97

COLONBO

La monoposto che ha cambiato la storia della F1

FERRARI 312B

IL PROGETTO SIMBOLO DI UNA RIVOLUZIONE
CHE HA FATTO SOGNARE IL MONDO



**EVENTO
SPECIALE**

**SOLO IL 9-10-11 OTTOBRE
AL CINEMA**

NIKI LAUDA

JACKIE STEWART

JACKY ICKX

GERHARD BERGER

DAMON HILL

NEXO DIGITAL PRESENTA UNA PRODUZIONE TARPINI PRODUCTION DA UN'IDEE DI PAOLO TARPINI REGIA ANDREA MARINI
FOTOGRAFIA EMANUELE ZARLENGA MONTAGGIO DANILO TORRE PRODUZIONE ESECUTIVA FRANCESCA BAIARDI MUSICHE ORIGINALI PHILIP ABUSSI FONICO DI PRESA DIRETTA MIRKO FABBRI PRODOTTO DA PAOLO TARPINI
POST-PRODUZIONE VIDEO FIAT PARTIOLI COLORIST ANDREA BARACCA POST-PRODUZIONE AUDIO MASSIMO MARIANI
© 2017 TARPINI S.R.L.

4K eclairCOLOR
HIGH DYNAMIC RANGE
IN CINEMA SELEZIONATI

BIGLIETTI E INFO SU NEXODIGITAL.IT

TARPINI
PRODUCTION

mymovies.it

DEE JAY

TUTTOSPORT

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

NEXO
DIGITAL



Sepang-Suzuka è grande gelo a -34

Meno 34. Fa freddo, adesso, mentre Sebastian Vettel s'è lasciato alle spalle l'afa appiccicosa di Sepang e si prepara a scendere in pista a Suzuka. Meno 34. È il solco che dopo il Gp di Malesia ha scavato Lewis Hamilton quando alla fine del Mondiale di F1 mancano 5 Gp. Meno 34. Roba da far gelare (quasi definitivamente) i bollenti spiriti che hanno animato una Rossa che nonostante tutto continua a scaldare il cuore. È un distacco da brividi di quello che accompagna Vettel dalla Malesia al Giappone, un fardello che inizia a farsi pesante dopo un altro weekend bestiale nel giorno in cui Max Verstappen ha ribadito al mondo che lui non è certo nato per una vita da comprimario. Per una volta l'olandese che quando vede Rosso s'avvampa e s'accende è stato un buon alleato per la Ferrari, evitando a Lewis Hamilton di fare un'altra festa non prevista da quei pronostici che ancora una volta sono tutti andati all'aria. Piccole sfumature in un'altra corsa che non è andata come previsto, regalando un illusorio venerdì di gloria rimasto poi intrappolato nei problemi di affidabilità che hanno tradito prestazioni monstre.

La sfortuna non esiste. I guai che si sono assommati sulla SF70H di Vettel e Raikkonen si sono materializzati nel momento in cui s'è fatta più cattiva la caccia alla regina Mercedes. In mezzo ai guai che con una terribile sequenza seriale hanno prima tolto dalla faccia delle qualifiche Seb e poi dalla prima fila del Gp Raikkonen, si sono intravisti lampi di quello che poteva essere e non è stato. Dietro quella sequen-

za di stop, quasi da macumba per come si è materializzata in maniera fetida, con le Rosse immobili e silenti, i meccanici al lavoro, i loro volti sconsolati, c'è adesso tanta voglia di provare a cambiare un destino che per come stanno andando le cose sembra tanto già scritto. «Abbiamo le vetture, gli uomini, i piloti, i mezzi e lo spirito per lottare fino in fondo» ha detto Maurizio Arrivabene mentre con la testa e lo sguardo era già in Giappone, dove sperano messi alle spalle quei problemi che hanno tradito il galoppo del Cavallino, az-zoppando proprio sul più bello la Ferrari di tutti. Ora c'è subito la sfida in Giappone che tanti dubbi porta in dote. Un'altra tappa fondamentale ma non decisiva, quasi un'ultima spiaggia per quelle Rosse che al ritorno dalle ferie non sono più riuscite a lasciare un segno importante come fatto, invece, fino a prima della sosta.

Mentre a Maranello e Suzuka si tenta ora l'impossibile per tenere in vita le speranze iridate di Vettel, pochi chilometri più in là, a Sant'Agata Bolognese, è festa grande con la Lamborghini che ha fatto saltare il banco in Blancpain Gt, agguantando titoli a ripetizione. Un'impresa da sottolineare, il frutto di un lavoro fatto con capacità e passione. Risultati che hanno regalato sorrisi a trentadue denti al presidente Stefano Domenicali. Che ha spiegato: «La mia soddisfazione è la soddisfazione di tutta la Lamborghini, delle donne e degli uomini di Sant'Agata Bolognese. Quello del motorsport è un progetto che in Lamborghini è nato pochi anni fa ma che ha già iniziato a dare i suoi frutti, come dimostrato con questa splendida vittoria in un campionato così importante come il Blancpain Gt Series. Vorrei fare le mie

congratulazioni ai nostri piloti Bortolotti, Engelhart e Caldarelli, paladini di questa vittoria, ed al team Grasser Racing. Ma ovviamente anche a tutto il team di Lamborghini Squadra Corse, da Maurizio Reggiani a Giorgio Sanna. Questo è un bel momento di sport e sono molto soddisfatto. Festeggiamo una splendida vittoria, ma sempre con lo sguardo rivolto al futuro verso le prossime sfide». ●

FORMULA UNO

- 10** GP MALESIA IL COMMENTO
- 20** GP MALESIA GLI OSCAR DI AS
- 24** GP MALESIA LEWIS MASSIMO
- 26** GP MALESIA RICCIARDO OTTAVO PODIO
- 27** GP MALESIA PEREZ PRIMO DEGLI ALTRI
- 28** GP MALESIA WILLIAMS QUINTA FORZA
- 29** GP MALESIA VANDORNE AL SETTIMO CIELO
- 30** GP MALESIA GASLY BUONO ALLA PRIMA
- 31** GP MALESIA KVYAT GIÙ DAL TORO
- 32** GP MALESIA CAVALLINI SOGNANTI
- 34** GP MALESIA VISTO CON STIRANO
- 46** BLANCPAIN STILE URAGANO
- 50** FE AUDI ELETTRIZZANTE
- 66** GT OPEN VENTURINI TIENE DURO
- 68** CARRERA CUP QUARESMINI RE AL MUGELLO
- 70** COPPA ITALIA A IMOLA
- 71** CLIO CUP A IMOLA
- 72** LOTUS CUP A IMOLA

STORIE

- 74** SALITA I GIORNI PIÙ BELLI DI SCOLA

RALLY

- 52** WRC INTERVISTA A MEEKE SULLA C3 WRC
- 56** WRC VERSO LA SPAGNA
- 58** TERRA COSTA SMERALDA
- 61** COPPA ITALIA BASSANO
- 61** WRX ESTERING
- 62** LEGEND LEGGENDARIO
- 63** CIR RITORNO ALL'ANTICO

RUBRICHE

- 4** GAS A TAVOLETTA
- 6** UN FILO DI GAS
- 8** LE TELEVISIONI
- 18** BASTIAN CONTRARIO
- 15** IN BOCCA AL LEO
- 36** PADDOCK
- 42** CUORE DA CORSA
- 78** LE CLASSIFICHE
- 79** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

domenicaseria





Dove eravamo rimasti? A Max Verstappen che, a Singapore, viene chiuso a sandwich tra le Ferrari e finisce la corsa senza neppure iniziarla. Da dove ricominciamo? Dalla sequenza in cui Verstappen, nel corso del terzo giro, supera Hamilton senza incontrare la minima resistenza (anzi!) e tenta la fuga. Hamilton pare voglia farlo sfogare, davanti, in attesa di ripassarlo a gomme (di Max) consumate. Oppure nel pit stop. Invece Verstappen piano allunga e Lewis capisce che non ce la fa, che la Mercedes è sfasata, fatica a stare in strada, fatica ancor più a prendere un passo decente per stare con la Red Bull. E desiste. Non vuole accollarsi rischi inutili, Hamilton, e lo si è capito subito, nel modo in cui ha spalancato la porta a Verstappen facilitandone il passaggio: avesse fatto così anche Vettel a Singapore, oggi la situazione per la Ferrari sarebbe meno preoccupante.

Ma Hamilton a Sepang ha giustamente pensato al mondiale mentre Vettel a Singapore ha pensato alla prima curva. Questione di opinioni. E di obiettivi finali che si avvicinano o si allontanano a seconda dell'equilibrio di chi guida.

Verstappen facilitato nella vittoria da Lewis? No, sarebbe ingiusto vedere le cose in quest'ottica, perché Max ha disputato una corsa bellissima, con ritmo, senza errori. Ed ha pienamente meritato. Però lui stesso, all'arrivo, ha ammesso di aver visto «Hamilton che aveva qualche difficoltà e pensava al campionato, per cui ci ho provato». E ha trovato terreno fertile. Ma il fatto che Lewis avesse l'occhio lungo non ha tolto nulla ai grandi meriti di Max. Il quale, scattando dalla seconda fila senza più Raikkonen davanti, ha trovato un ostacolo in meno sulla sua strada e la vera fatica l'ha fatta nel contenere intelligentemente Bottas nelle prime tre curve. Poi è stata una gara in discesa e senza preoccupazioni, perché la Red Bull di Sepang volava e gli dava ampi margini di sicurezza nel controllare la situazione. Ovvero, Verstappen non ha dovuto osare molto e ha corso con la compostezza del campione che diventerà e di cui s'intravedono da tempo i contorni. Che fosse veloce, infatti, si era capito dai primi passi che ha compiuto in Formula Uno, quando ancora non aveva la patente di guida per girare sulle strade con un'automobile, ma gli era già stata consegnata la Super Patente per disputare i Gran Premi. Primi passi in Toro Rosso, poi l'improvviso e imprevedibile passaggio alla Red Bull con vittoria immediata a Barcellona, quindi una serie di belle corse senza più la soddisfazione del gradino più alto del podio. Alti e bassi tra incidenti, polemiche roventi, sempre con la lingua serpentina pronta a colpire chiunque. Gli "idioti" che ha pronunciato all'indirizzo dei suoi rivali non si contano. Non solo contro comprimari ma anche contro gente come Vettel o Alonso. Poi atteggiamenti arroganti, sguaiati, fuori dalle righe, che nessuno in Red Bull s'è preoccupato di delimitare, spiegandogli quali sono



LA SECONDA VITTORIA ARRIVATA DOPO IL VENTESIMO COMPLEANNO. LE LACRIME DELLA SORELLINA. PER IL BABY CAMPIONE RED BULL È TEMPO DI RACCOGLIERE I FRUTTI

Verstapp

LA PRESSE

HO VISTO CHE LEWIS ERA IN DIFFICOLTÀ E PENSAVA AL CAMPIONATO COSÌ CI HO PROVATO

MAX VERSTAPPEN



le buone maniere. Ma anche se l'operazione (doverosa) fosse stata fatta, Max non l'avrebbe assimilata: troppo sfrontato e arrogante per adeguarsi alle regole. Ed è proprio questa caratteristica di cavaliere irriverente che invece lo ha reso popolare presso un vasto pubblico trasversale, al punto che oggi ci sono ovunque carovane di tifosi in divisa arancione che seguono Max su ogni circuito, vicino o lontano dall'Olanda. Sarà forse per il colore ma questi tifosi si notano molto di più di quelli di Hamilton o Vettel, per citare i primi della classe. È stato bello vedere le telecamere della Malesia che inquadravano i sostenitori di Verstappen, tutti allegri, tutti festanti, tutti molto giovani. Alcuni bianchi, alcuni color cioccolato al latte o fondente, ma sempre entusiasti. Tifosi che, probabilmente, non si sarebbero avvicinati alla Formula Uno se non ci fosse stato il traino di un Max compendio di bravura e rottura degli schemi (e anche altro).

Lewis Hamilton è stato simpatico all'arrivo, quando, come prima cosa ha detto: «Buon compleanno,



**FINALMENTE
IL BIS È ARRIVATO**

Era dal Gp Spagna 2016 (in cui debuttò con la Red Bull) che Max Verstappen non tornava sul gradino più alto del podio. C'è riuscito a Sepang, il giorno dopo aver compiuto 20 anni

en venti di gloria

Max!» riferendosi ai vent'anni compiuti alla vigilia. Vent'anni. Un ragazzino. Un campione precoce come i veri fenomeni. A vent'anni Picasso aveva già l'onore di un suo quadro all'Esposizione di Parigi. A vent'anni Raffaello dipingeva le celeberrime Tre Grazie. A vent'anni Michelangelo aveva realizzato La Madonna delle Scale e scolpito a Bologna la statua di San Petronio. Parliamo di personaggi straordinari, il cui resto della vita e della carriera è storia. La storia di Verstappen sta cominciando ora, dopo un avvio di stagione pieno di difficoltà e anche di sfortuna. «È incredibilmente veloce, però sino alla Malesia non era riuscito ad esprimersi come voleva e meritava», ha detto il suo mentore Helmut Marko. «È bravo ma anche furbo», ha voluto sottolineare Jacques Villeneuve. Sarà per le atmosfere che ha respirato a Trysil, in Norvegia, quando da bambino si recava insieme al papà nella casa di vacanze di Michael Schumacher, ma se c'è qualcuno cui Max Verstappen assomiglia è proprio il campionissimo tedesco. Il mix di enorme bravura, cattiveria agoni-

È INCREDIBILMENTE VELOCE MA SINO ALLA MALESIA NON ERA RIUSCITO AD ESPRIMERSI

HELMUT MARKO



stica e predisposizione allo sgambetto è il medesimo ma dovrà calibrarlo meglio se vorrà avere un futuro brillante e privo di complicazioni. A vent'anni ha il tempo per trovare il necessario equilibrio. Più acquisirà sicurezza, meno dovrà ricorrere a sbavature per farsi largo.

Ma intanto, già adesso, Verstappen deve guardarsi intorno e decidere "dove" fare il salto di qualità per la carriera. Perché è sin troppo evidente che Mercedes e Ferrari se lo contenderanno a partire dal 2019: e se una delle due squadre non lo farà, commetterà un errore clamoroso. Uno come Verstappen è meglio averlo nella propria squadra che in quella rivale, in quanto è destinato ad aprire un'era di successi. Facendo - tra l'altro - di nuovo piangere di commozione la dolce sorellina, della quale abbiamo visto i lacrimoni nel box di Sepang. Immagine tenera di una famiglia nella quale la tenerezza, sino a domenica scorsa, non pareva contemplata. E invece guarda come una vittoria fa cambiare le cose... ●



Sconfitta eccellentissima

RESTA LA DEBACLE-AFFIDABILITÀ, IN QUALIFICA PER SEB E NEL PRE-GARA PER KIMI. MA LA FERRARI BRILLA IN CORSA STREPITOSAMENTE COMPETITIVA CON VETTEL 4° A RENDERE ORA ASSAI INTRIGANTE LA SFIDA DI SUZUKA

Idue volti della Ferrari generano una contrazione decisiva. Da una parte abbiamo il rosso del conto. Rosso cupo. Da meno 28 a meno 34 dopo una corsa da vincere, dopo una corsa potenzialmente vinta. Dall'altra, la sensazione che questa macchina cresca continuamente in termini di efficienza aerodinamica, al punto da mettere un freno ad un pessi-

RIMONTA CHE AUTORIZZA SPERANZA E FIDUCIA

Vettel, nelle prime fasi di gara fa un sol boccone di Alonso e delle Renault di Hulkenberg e Palmer, andando all'inseguimento del gruppone. Passerà tutti arrivando alla soglia della top three. Un buon messaggio in previsione del weekend giapponese sulla pista di Suzuka...



GETTY IMAGES

mismo peraltro realistico. Cinque gare. Cominciano a sembrare poca cosa, pur considerando i trabocchetti seminati sull'asfalto, anche per uno come Hamilton. In aggiunta abbiamo e avremo a che fare con il fattore Red Bull che talvolta toglie, altre offre. Rendendo rischioso ogni calcolo di chi guida il Mondiale ma complicando anche il percorso di chi

deve recuperare. Dunque: va forte questa Ferrari. Forse, adesso, più forte di tutti.

Il fatto è che nel momento di massima resa, abbiamo avuto un doppio stop clamoroso. E adesso servirà comprendere sino a che punto i guai di Sepang costituiscono una spiacevolissima eccezione, pur considerando la Mercedes meno arrendevole di quanto visto domenica scorsa. Insomma, c'è poco da stare allegri. Eppure c'è anche da considerare che non abbiamo avuto motivi di soddisfazione paragonabili da un pezzo a questa parte. Il che rende ancora una volta complessa una analisi. Vettel ha corso in Malesia come un leone (al netto della sciocchezza nel giro di rientro, una sciocchezza da relax, va bene tutto, ma anche un altro "taglio" inopportuno, a bocce ferme per giunta) e sul suo rendimento possiamo e potremo litigare a lungo durante il prossimo inverno. Perché ha dato da matti ma ha anche commesso almeno un paio di errori pesantissimi in termini di punti persi. A Baku, a Singapore. Errori di testa, perdendo di vista in entrambi i casi le proprie priorità. Il valore di Seb è fuori discussione, intendiamoci.

Ma proprio perché stiamo parlando di un campionesimo sbaglia. Nel bilancio a rischio di questa stagione, qualche responsabilità va attribuita a lui. Certo, dopo una corsa così segnata dai guasti tecnici, dopo una corsa in cui Vettel ha recuperato dal ventesimo al quarto posto, tutto ciò può sembrare un primo paradosso. Servirà tempo per conoscere (forse) la natura dei guasti che hanno fermato le due macchine (e la rincorsa al podio di Seb, forse applicata con un eccesso di spesa) ma di certo possiamo escludere incurie o mancanze di determinazione, abbinate peraltro ad una crescita ulteriore della prestazione in pista.

Questo, più di ogni altro tema, ha valore. Perché nel momento in cui possiamo davvero ipotizzare una sconfitta nel Mondiale, abbiamo ormai la certezza di avere a che fare con un gruppo di lavoro di primissimo ordine. È Mattia Binotto il protagonista primo di questo recupero, è e sarà Mattia Binotto a prendersi, lui di sicuro, ogni responsabilità su questo buco nero malese. Ma ormai è evidente che il sistema avviato dal responsabile tecnico Ferrari genera progressi e persino vantaggi. Dirlo dopo una gara così complicata per la Ferrari può sembrare un secondo paradosso. Ma quanto accaduto in Malesia non cambia il segno che questa squadra sta imprimendo sulla stagione e persino sulla storia recente del Cavallino. Un segno che rende il futuro confortante, pur considerando appunto una sconfitta nella sfida 2017. Sconfitta che non è determinata dalla gara di Sepang ma da una serie di errori commessi in momenti diversi, su fronti diversi. Il fatto è che questa sfida era del tutto inattesa sino a ieri e resta in pista - terzo paradosso - nonostante 34 punti di ritardo su Hamilton a cinque gare dal sipario. Il motivo è una evidenza molto rilevante. Significa che la Ferrari, da questa stagione, possiede gli strumenti per vincere ovunque.

La verifica: tra pochissimi giorni, a Suzuka, una pista data per consegnata alla Mercedes e magari, anche questa, espugnabile. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

La luna **nera**

SEPANG - «Tra un pilota fortunato e uno veloce scelgo quello fortunato», parole di Enzo Ferrari. Il Drake avrebbe apprezzato e sottoscritto la scelta di Vettel, un condensato di velocità e buona sorte. Incredibilmente fortunato, quando Bmw decise di lasciarlo andare alla Toro Rosso, a innescare una carriera diventata in un lampo prima vittoria, Red Bull e campione del mondo. Fortunato anche quando raggiunse il traguardo e il terzo titolo, in Brasile, nonostante una macchina danneggiata dal contatto al via. Veloce in qualifica e nello sfruttare tutte le occasioni. Insomma, il mix perfetto.

Fermo restando la velocità, quella fortuna, almeno per ora, sembra invece averlo abbandonato, tutto in due settimane. Singapore e Malesia, i suoi terreni di caccia preferiti peraltro, con 8 vittorie, 4 da una parte e 4 dall'altra.

Ferrari diceva anche che fortuna e sfortuna non esistono e sono frutto del lavoro dell'uomo. In effetti così è stato, considerando sia la foga nel chiudere Verstappen a Singapore, sia il triplo problema di affidabilità tra prove libere, qualifica e gara in Malesia. Come se non bastasse, ecco il contatto con Stroll a gara finita.

Leggerla così è davvero ingeneroso rispetto a una Ferrari che, per competere contro la mostruosa Mercedes, 60 gare vinte su 74, nell'era power unit, ha spinto e spinge ancora al limite e quando è così i problemi sono in agguato. Come nel calcio, quando i giocatori di una squadra tirata ad inseguire una che per anni gioca in scioltezza, sono più a rischio infortunio. Paragone forse banale, ma che rende l'idea.

Di certo, non lo diceva Ferrari, ma è un detto popolare: la fortuna è cieca ma la sfiga ci vede benissimo. E riassume alla perfezione il momento rosso, 12 punti in due gare.

Vettura super competitiva

C'è la certezza di una macchina super competitiva, la rimonta di Vettel a Sepang ha dello strabiliante. Senza crash e guai sarebbero state due vittorie a mani basse, forse anche due doppiette, ma è chiaro che con i se e con i ma non si vincono i mondiali. C'è un altro fattore positivo, nella sfiga più totale, ossia la Red Bull che con Verstappen ha tolto 7 punti a Hamilton e limitato i danni a Vettel che è, si a 34 punti da Hamilton, ma ha ancora la possibilità di conquistare il titolo senza dover fare calcoli

**LE BATTUTE D'ARRESTO
DI VETTEL E FERRARI
NON CAMBIANO
IL CONCETTO: LA ROSSA
C'E. MA LA DEA
BENDATA DEVE FARE
LA SUA PARTE
ALTRIMENTI HAMILTON
FARÀ FESTA**

COLOMBO

**RED BULL TI DA
UNA MANO**
Vettel passa di fianco
alla monoposto
della sua vecchia squadra.
Verstappen ha tolto punti
ad Hamilton, in Malesia...

su Lewis. La ricetta è complicata: vincerle tutte e a quel punto sarebbe campione senza se e senza ma. Questa macchina sembra poterlo fare. In Giappone ci saranno temperature più basse, che dovrebbero riportare su la Mercedes, ma ci saranno anche mescole più morbide rispetto a un anno fa e quindi tutto da capire fin dalle prove libere. I campioni del mondo in carica sono andati in confusione in Male-



8 OTTOBRE

PARTENZA ALLE ORE 7.00

Circuito Suzuka, Giappone
5807 m / 53 giri / ore 7.00

I PRIMATI

In prova: M.Schumacher (Ferrari 248F1, 2006) 1'28"954, media 235,011 km/h

In gara: K.Raikkonen (McLaren Mp4-20, 2005) 1'31"540, media 228,372 km/h

Distanza: F.Alonso (Renault R26, 2006) 1H23'53"413, media 219,982 km/h

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

VENERDÌ 6 OTTOBRE

SkySportF1	libere 1	3.00 4.30
SkySportF1	libere 2	7.00 8.30
RaiSport	libere 1	8.30
RaiSport	libere 2	11.30

SABATO 7 OTTOBRE

SkySportF1	libere 3	5.00 6.00
SkySportF1	Qualifiche	8.00
RaiSport	libere 3	11.30
Rai2	Qualifiche	13.45

DOMENICA 8 OTTOBRE

SkySportF1	Gara	7.00
SkySportF1	Gara replica	10.30 14.00
SkySportF1	Gara sintesi	18.00 20.00 22.30
Rai 1	Gara	14.00

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 6 a domenica 8 ottobre su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)



sia. Il nuovo pacchetto aerodinamico è stato bocciato da Hamilton, portato in pista solo da Bottas, scomparso sia in qualifica sia in gara e quindi dei dubbi in vista del prossimo appuntamento, che arriva subito, ci sono.

È stato fin qui un mondiale di un'intensità pazzesca e pensare che possa già essere stato deciso dagli ultimi episodi fa male al cuore dei tifosi. Se è vero, come si dice spesso, che a volte c'è un copione già

scritto, succederà qualcosa che lo renderà magico e indimenticabile fino alla fine. Non problemi Mercedes, è antisportivo e inelegante augurarli, anche da parte del tifoso più rosso che c'è, ma una rimonta di forza, come quella in pista a Sepang con i piloti Red Bull ad "aiutare", allora si sarebbe fantastico da raccontare. Fino all'ultima gara e poi vinca il migliore che si sa in genere è il più bravo, il più continuo e anche il più fortunato. ●



Kappaò

molto tecnico

PROPRIO NEL MOMENTO IN CUI LA ROSSA BATTE LA MERCEDES SUL PIANO DELLE PRESTAZIONI A CEDERE È L'AFFIDABILITÀ. E LA SUPREMAZIA TEDESCA NON SI SPIEGA CERTO CON LA FORTUNA





MAX SI GODE IL TRIONFO LEWIS PENSA ALL'IRIDE

Verstappen festeggia la vittoria sul podio tra Hamilton e Ricciardo. Sotto, Lewis in gara lo lascia passare senza opporre troppa resistenza, perché concentrato sui punti da conquistare per staccare ulteriormente Vettel in chiave iridata

GETTY IMAGES

Quando ci si gioca un mondiale non si possono accusare tre avarie alla power unit in un weekend. È un lusso che nessuno si può permettere e non si può pensare di puntare al mondiale avendo questi punti deboli. È l'amaro paradosso dalle ultime gare: proprio quando la Ferrari è finalmente riuscita a superare la Mercedes, sia come prestazione sul giro secco che sul passo gara, ha finito per raccogliere soltanto la miseria di 12 punti fra Singapore e Sepang contro i 43 di Hamilton. Ha limitato i danni nei circuiti sfavorevoli ma proprio sulle due piste dove partiva con i favori del pronostico ha clamorosamente fatto cilecca. Seb aveva la macchina per vincere sia Singapore che Sepang e invece ha raccolto soltanto briciole. Là il patatrac in partenza, qui una moria di motori. Il Mondiale Piloti adesso sembra davvero compromesso. Per non parlare di quello Costruttori che con 118 punti di svantaggio è quasi irrecuperabile.

Non è sfortuna ma imprecisione tecnica

Però per piacere non tiriamo in ballo la sfortuna. Che nelle corse non esiste. Esistono invece l'imprecisione, l'azzardo, l'incuria, lo sbaglio umano, il difetto tecnico, la conseguenza di lavori e di progetti mal eseguiti. Una vite avvitata male oppure un pezzo costruito con materiale difettoso possono decretare la sconfitta. È successo e succederà sempre nelle corse. Anzi, tanti anni fa provocava a volte pure incidenti gravi e tragedie, mentre oggi almeno fa soltanto perdere punti iridati. E non capita soltanto alla Ferrari ma succede anche ad altri team. Ma che accada due volte di seguito proprio nella stessa corsa a tutti e due i piloti del team più forte e organizzato che si sta giocando il





mondiale, azzoppando i suoi due piloti in qualifica o in corsa, è un precedente pericoloso. O forse è il segnale che si è tirato troppo l'elastico per inseguire la rivale Mercedes. Nel caso di Vettel poi suona ancora più beffarda perché il guaio è nato per lo scrupolo di voler fare le cose davvero per bene. Ovvero per dare al tedesco, dopo il difetto accusato nelle libere di sabato mattina, un motore nuovo fresco fresco per maggiore sicurezza; e non tentare una riparazione sommaria e frettolosa sul propulsore usato.

Il valzer dei motori difettosi

Ripercorriamo la sequenza dei guai capitati alla Ferrari perché aiuta a capire le origini del problema. Il primo episodio è accaduto quando il motore di Vettel negli ultimi giri delle prove libere di sabato ha cominciato a "tossicchiare". Quello che in gergo si chiama misfiring, funzionamento intermittente. Di solito si tratta di un problema elettrico. Ma quando mancano praticamente due ore alla qualifica, risolvere un difetto di misfiring non è semplice. Mettiamoci nei panni del team: nel breve intervallo libere-qualifiche non si può aprire mezza macchina per analizzare i cablaggi e capire dove si è creato il cortocircuito che limita il funzionamento del motore. I meccanici possono sostituire al massimo le candele, controllare i cavi più esterni, ripremere con forza in sede alcuni connettori, visto mai che uno si sia sfilato e non faccia bene contatto; al massimo possono cambiare le bobine. Ma se il guaio poi non si risolve perché la causa è più nascosta? Ecco perché nell'intervallo libere-qualifiche si è preferito sostituire completamente il motore n.3 di Vettel per montare la power unit n.4. Quella nuova, evoluta, che si voleva far debuttare al Gp successivo, in Giappone.

La vicenda è precipitata quando Vettel, appena entrato in pista per la qualifica col motore nuovo, ha scoperto che il turbo non funzionava. Lo stesso problema di cui si è reso conto Raikkonen 24 ore dopo, nel giro di riscaldamento mentre andava a schiacciare in griglia per la corsa. Lui però aveva un motore usato. Drammaticamente simili i sintomi avvertiti dai due piloti: mancanza di potenza quando

schiacciavano l'acceleratore. In pratica il compressore non inviava aria in pressione al motore, che quindi funzionava come e peggio di un propulsore aspirato. Questo ha portato a concludere che il difetto potesse avere uguale origine. Nel caso di Vettel, dopo una notte di controlli, si è scoperto che la colpa era di un collettore difettoso che si era rotto e faceva sfiatare l'aria in pressione invece di inviarla al motore. Un manicotto in carbonio realizzato da un fornitore esterno che non si è dimostrato robusto come doveva essere. Nel caso di Raikkonen, invece, l'indagine era ancora in corso nel dopogara; ma l'analogia dei sintomi ha fatto pensare che l'origine del difetto potesse essere la stessa.

Stesso guaio ma usura diversa

Quello che non è chiaro è come mai un difetto analogo si sia presentato in momenti diversi: nel caso di Vettel il collettore che si è rotto era nuovo e ha ceduto dopo pochi chilometri (anche se aveva retto senza problemi il test di collaudo al banco in fabbrica la settimana prima). Possiamo ipotizzare che le vibrazioni della pista provochino sollecitazioni maggiori, che al banco non emergono, e inneschino la rottura. Ma allora come si spiega che nel caso di Raikkonen quel pezzo, che era collegato al motore n.3 di Kimi, avesse resistito per oltre 500 km fra le prove di Singapore, le libere e le qualifiche di Sepang per cedere "a freddo" proprio nel momento più inaspettato, il giro di formazione della griglia?

BOTTAS DOPO IL VIA ALL'ATTACCO

Sopra, mentre Hamilton passa primo, subito dopo il via Bottas era stato autore di un grande scatto col quale stava creando problemi alle Red Bull che lo hanno ben presto ridotti a più miti consigli. Sotto, Vettel chiede un passaggio a Wehrlein a seguito del crash che ha avuto per protagonisti lui e Stroll, nel giro di rallentamento dopo la bandiera a scacchi





fotografie COLOMBO

Allarme affidabilità

Il difetto "seriale" ai collettori del turbo - sempre che di quello davvero si tratti - solleva un ulteriore allarme: quello dell'affidabilità. Non è che la Ferrari, nell'ansia di rincorrere la Mercedes, abbia tirato troppo la corda inseguendo la prestazione estrema a scapito dell'affidabilità? Non è che i tecnici del Cavallino, messi sotto pressione fino allo sfaldamento da Marchionne che pretende risultati per «togliere il sorriso dalla faccia di quelli della Mercedes» (non l'avesse mai detto; da quando ha pronunciato quelle parole è successo di tutto...) abbiano estremizzato troppo la macchina, il motore o i componenti portandola al limite e quindi rendendola eccessivamente fragile?

Teniamo presente che la robustezza meccanica è sempre stata una bestia nera del Cavallino nelle ultime stagioni che più volte ha subito avarie a volte sconcertanti. Se c'è infatti una cosa che la Mercedes ha dimostrato dall'inizio della Formula Hybrid è che la monoposto anglo-tedesca, oltre che velocissima, è come un carro armato in fatto di affidabilità. In 74 Gp dell'era ibrida, le Mercedes Turbo Hybrid hanno vinto ben 60 corse. E si sono rotte pochissime volte. Quasi più per colpa dell'irruenza dei piloti che per fragilità meccanica. L'episodio più clamoroso la rottura del motore di Hamilton l'anno scorso proprio in Malesia, che gli compromise la lotta per il titolo mondiale. Viceversa, la Ferrari in diverse occasioni ha accusato guasti tecnici imprevisi, in

GRANDISSIMA RIMONTA PER SEB VETTEL

Partito ventesimo e ultimo, Vettel ha recuperato sedici posizioni (compresa quella che gli ha ceduto Kimi senza neanche partire) in gara, piazzandosi alla fine grande quarto. Anche se è restato il rimpianto per quel terzo posto - andato a Ricciardo - che a un certo punto, diciamo verso il 50esimo giro, sembrava abbordabile, prima che le gomme mostrassero un'usura tale da far presumibilmente desistere Seb

prova o in gara. Il doppio kappào del turbo in Malesia è forse il più clamoroso e dannoso degli ultimi anni, ma non l'unico. In certe occasioni la Ferrari ha mostrato una sconcertante fragilità: viene in mente il guasto al braccetto dello sterzo in Ungheria a Vettel per un cordolo preso male nella gara che stava dominando. In quel caso per fortuna non provocò conseguenze perché Raikkonen protesse le spalle di Vettel, ma è un pericoloso segnale.

Come è pericoloso il timore di un guasto al cambio dopo lo scontro con Stroll a gara finita che potrebbe costare a Seb la sostituzione della trasmissione e una penalità in griglia a Suzuka. Il cambio è stato spedito a Maranello per analizzare se ci sono danni internamente che richiedano la sostituzione del cambio e la conseguente penalità. Il modo in cui è maturato l'incidente però si presta a interpretazioni perché è accaduto a gara terminata. Solo alla vigilia di Suzuka sapremo se il cambio ha subito danni oppure può essere riutilizzato.

Controlli qualità più accurati

Il fatto che uno dei guasti sia dovuto a un componente, il famoso collettore in carbonio fra compressore e motore costruito da un fornitore esterno, richiama l'attenzione sul controllo qualità. Ovvero su quelle procedure che si debbono effettuare per verificare la qualità costruttiva dei componenti fatti realizzare da altri. La famosa giallista Agatha Christie diceva che due indizi sono una coincidenza, ma tre diventano una prova. Ma quando parliamo della raffinata tecnologia della F.1, se lo stesso pezzo si rompe due volte, altro che coincidenza: si tratta di una prova bella e buona. La prova che non è stato costruito (oppure montato) a dovere. Ferrari deve in fretta e furia rendere più stringenti e selettive le procedure di controllo qualità su tutti i componenti della monoposto, simulando in fabbrica una volta di più gli affaticamenti dei vari componenti. Magari cambiando anche certe procedure operative. Ai suoi tempi Todt fece delle scenate indimenticabili al fornitore degli ingranaggi del cambio quando la Ferrari dell'era Schumacher cominciò ad un certo punto ad accusare rotture anomale al cam-



bio. Adesso non c'è bisogno di tornare ai "caccia-toni", ma pretendere chiarimenti e rendere più severi i controlli qualità sì. Meglio suonare l'allarme prima che dopo. A inizio anno la Ferrari scoprì che i turbocompressori versione 2017 non erano così robusti come dovevano risultare, e chiese alla Fia la possibilità di modificarli. Cosa che fu concessa. Ora si tratta di estendere i controlli qualità a altri pezzi e nel caso porre rimedio. Ma in fretta, perché i componenti accessori della power unit per le gare della volata finale vanno aggiornati prima possibile.

Quel dubbio sul sorpasso di Ricciardo

La rimonta di Vettel da ultimo a 4° ha rinfancato squadra e tifosi sul potenziale della macchina e sulla grinta del pilota. Hamilton però ha gettato acqua sul fuoco del recupero. Ha raccontato a fine gara che nelle simulazioni Mercedes loro avevano previsto che il ferrarista fosse in grado di risalire fino al 4° o 5° posto. Quindi una eccellente gara, ma non si può parlare di un capolavoro che entri nella storia. Lo stesso Rosberg nel 2016 risalì da ultimo (alla prima curva) a terzo. A Vettel è mancato il sorpasso a Ricciardo, più che per i 3 punti extra, per la soddisfazione di salire sul podio per suggellare la rimonta. In parte colpa di Alonso doppiato che con malizia gli ha fatto perdere la scia dell'australiano quando Seb l'aveva raggiunto. Ma molti hanno il forte sospetto che il sorpasso non sarebbe mai comunque avvenuto. Perché Ricciardo è osso durissimo da scavalcare e in quel momento il rendimento delle supersoft di Vettel, con 23 giri sulle spalle, stava diventando peggiore di quello delle soft di Ricciardo.

RAIKKONEN COSTRETTO AL FORFAIT

La Ferrari di Raikkonen viene portata via dalla griglia di partenza per essere parcheggiata malinconicamente al box. Dopo il guaio di Vettel in qualifica, la domenica del Gp di Malesia per la Ferrari è cominciata così...

La volata finale

La gara a ritmo da qualifica di Vettel però fa bene sperare per la competitività della SF70-H in una rimonta di campionato che appare come minimo proibitiva. Unica consolazione del triste weekend di Sepang: Vettel ha omologato per la gara un ulteriore motore nuovo senza scontare penalità. Quindi si ritrova per le cinque gare finali del campionato un propulsore pressoché fresco con 300 km in tutto sulle spalle da alternare con gli altri, mentre Hamilton ne ha quattro usati con migliaia di km all'attivo da centellinare con attenzione e non sollecitare troppo. Vedremo quanto questo influirà sul ritmo-gara dei due. Già nei prossimi giorni da Suzuka, pista sulla carta più favorevole alla Mercedes, scopriremo qual è il reale divario di prestazione fra SF70-H e W08. Vantaggio di motori a parte, suona però troppo ottimistico dire che a Vettel basta vincere tutte e cinque le gare per superare Hamilton. Pensare che uno come Hamilton non riesca a vincere nemmeno una delle ultime corse su piste come Suzuka e Austin, dove si sente particolarmente ispirato e negli ultimi anni a pari macchina ha sempre strapazzato Rosberg, è troppo ottimistico. Come è ingenuo pensare che Raikkonen possa mettersi sistematicamente di mezzo fra Seb e Lewis per portargli via punti. E poi c'è la ritrovata Red Bull di mezzo, che a Interlagos e Abu Dhabi può dare molto ma molto fastidio. La speranza è sempre l'ultima a morire, ma senza un passo falso clamoroso di Hamilton e della sua W08, non si riescono ad azzerare 34 punti di distacco nel semplice duello aul campo uno contro uno. Serve un imprevisto. Che - Sepang insegna - non è poi così raro. ●



COLOMBO



HAMILTON SI ALLONTANA DA SEB, EPPURE...

Benché Lewis abbia guadagnato punti su Seb, la grinta mostrata dal tedesco e le performance strepitose della Rossa sono bei segnali. Peccato solo la poca affidabilità tra prove e pre-gara



Apollo 13

storia simile

**«HOUSTON, ABBIAMO UN PROBLEMA». ANZI, MARANELLO...
E CERTI SOGNI CHE DIVENTANO INCUBI SEMBRANO RIPETERSI**

«**M**aranello, abbiamo un problema». Sono tentato, ahimè, di paragonare la SF70H all'Apollo 13. Magari tra i miei quattro lettori ci sarà qualche coetaneo un po' avanti con l'anagrafe.

Era il 1970 quando una astronave americana puntò il muso verso le nuvole. Doveva arrivare sulla Luna. Solo che ad un certo punto dallo spazio profondo pervenne un messaggio fioco: «Houston, abbiamo un problema». E fu la fine di un sogno e l'inizio di un incubo. A lieto fine, perché se non altro gli astronauti riportarono a casa la pelle.

Anche Vettel (nonostante Stroll...) e Raikkonen hanno salvato la buccia, in Malesia. E però io immagino quelle voci, le loro voci, al sabato prima e alla domenica poi. «Maranello, abbiamo un problema». E che problema!

Mi è già capitato, in questa sede, di riflettere sulla fortuna che è cieca e sulla sfiga che ci vede benissimo, scomodando anche le auliche convinzioni del Fondatore a proposito della inesistenza della rogna in merito agli accadimenti corsaioli. Qui non riprenderò l'argomento, non solo per non

tediare il direttore prestigioso della prestigiosa rivista. C'è anche un altro motivo. E insomma, siamo onesti con la nostra passione, fino al limite della brutalità. Quando una macchina si scassa, non a causa di collisioni in pista, il destino non ha colpe. Certo, è legittimo compiangere la sorte di Seb e di Kimi. Il secondo non ha percorso nemmeno un metro. Il primo è stato chiamato ad una affannosa, tumultuosa rimonta dal fondo. Avevano, entrambi, il diritto di aspirare alla vittoria, alla doppietta.

Però, la sfiga stavolta non c'entra. Non esiste. Se qualcosa (più di qualcosa, dai) non funziona su due (2) monoposto della stessa Scuderia, occorre malinconicamente rendersi conto che quelle monoposto pronte non erano per la sfida del Gran Premio. Dura da mandare giù? Durissima, a maggior ragione constatando che, in termini di prestazione pura, la Ferrari della Malesia sarebbe piaciuta a Sandokan. Pure a Yanez. Fin anche alla Perla di Labuan. E qui, forse, possiamo individuare il premio di consolazione. L'elemento di conforto nel contesto di un weekend terribile. Mi spiego, incassando preventivamente

COLOMBO

le contumelie di chi non condivide. Cioè: ci hanno provato! Hanno osato, gli amici di Maranello. Non si sono nascosti dietro un dito. Dopo il fattaccio di Singapore, serviva il colpo grosso in contropiede.

Ha funzionato? No, perché l'ordine d'arrivo sta lì, nella sua grigia aridità. E i punti da rimontare sono diventati trentaquattro. Sono contento? Per niente. Ci sono responsabilità da accertare? Di sicuro. Vogliamo valutare la dinamica della catena del controllo qualità (un tempo si chiamava così, nell'era Marchionne non so)? Ah, certo, in fretta se si può.

Eppure, viva il coraggio, tanto con un approccio più prudente il campionato sarebbe comunque rimasto un miraggio.

Okay, okay, il direttore starà meditando di cacciarmi in un amen, perché questa è la riedizione della favola della volpe e dell'uva o qualcosa del genere: ma io colgo un filo d'orgoglio vivo, nella Ferrari che azzarda, sbaglia, sbarella e non si arrende. E mi piace.

Ps. Chiudo con una rivelazione. Quando Chris Amon guidava la Ferrari, sempre misteriosi eventi vanificavano le sue chances di successo e una volta Mario Andretti se ne uscì con una sentenza inappellabile. Questa: se Amon facesse il becchino, beh, è così sfigato che la gente smetterebbe di morire. Kimi Raikkonen, idem.

Ps2. E che tristezza vedere Alonso che subito lascia strada a Ricciardo e poi rallenta Vettel nel doppiaggio. Ma concentrarsi su Vandoorne che ti sta davanti no, eh?... ●

LE VOCI FERRARISTE



GIOVEDÌ 28 SETTEMBRE

VETTEL: «Ci sono ancora tante gare da affrontare e non credo che dovremo affidarci alle possibili sfortune di Hamilton. Abbiamo una macchina forte e non voglio stare lì a pensare a quanti punti abbiamo. Chiaramente sarebbe meglio essere davanti, ma cercheremo comunque di rimediare. È importante essere in testa a fine anno e non ora, quindi nel complesso non cambia nulla nel modo in cui affrontiamo e affronteremo le ultime gare. Adesso voglio vincere tutte e sei le ultime gare e non pensare a nient'altro. A Singapore non è stata una grande giornata per noi, come potrete sicuramente immaginare. Ma c'è stata una risposta piuttosto rapida e già lunedì e martedì avevamo tutti voltato pagina. In fabbrica c'è stata una giornata dedicata alla famiglia ed è stata fonte di grande entusiasmo. E sono sicuro che noi, come team, possiamo fare la differenza. Bisogna anche guardare come sono andate le gare. Se si evidenziano gli ultimi risultati, è chiaro che le cose non sono andate bene per noi. A Singapore non abbiamo fatto molta strada, mentre a Monza non abbiamo dato del nostro meglio sia sabato che domenica, con la Mercedes che lì era comunque molto forte. Tuttavia, a Marina Bay avevamo già recuperato, a giudicare dal risultato delle qualifiche. Per tutta la stagione la battaglia è stata molto serrata».

RAIKKONEN: «A Singapore Seb era primo, io terzo-quarto, se ci paragoniamo alla Mercedes eravamo meglio in qualifica. Poi la gara non è andata male per loro, ma perché dobbiamo guardare tutto dal punto di vista negativo? Ci sono alti e bassi, alcuni circuiti sono migliori per alcuni piloti, altri per altri piloti, ma è normale. Ogni anno è la stessa storia, alcune gare ti vanno meglio, altre peggio per motivi particolari che si verificano nel corso di una stagione. Alla

fine chi ottiene più punti è il migliore, inutile esaminare una gara rispetto a un'altra, isolarne una dal contesto, bisogna guardare nel complesso. È molto difficile rispondere in anticipo ogni weekend, non ne sappiamo più di voi. Voi cercate sempre di tirare a indovinare come andranno le cose, noi speriamo per il meglio, speriamo domani di avere già delle idee. Ogni weekend bisogna cercare di partire nel modo più lineare possibile, così da fare le cose bene sabato e domenica, ma è possibile rispondere in modo preciso sin da oggi? Penso che qui dovremmo andare piuttosto bene, ma forse ho ragione, forse no. Sepang è un circuito abbastanza bello, ci sono state buone gare qui nel corso degli anni. Il tracciato ovviamente aiuta in questo senso, allo stesso tempo è anche piuttosto complicato, anche se un po' tutti ci siamo abituati rispetto ai primi tempi. Ho vinto la mia prima gara in assoluto qui, è passato un bel po' di tempo, però significò parecchio. Anche la vittoria del 2008 qui con la Ferrari fu una bella lotta con Felipe e ovviamente è un bel ricordo. Sono tanti i bei ricordi quelli che ho nel corso degli anni, quando torni tante volte nello stesso posto capita ci siano bei ricordi, altri meno belli, ma sostanzialmente questo per me è stato un circuito positivo».

VENERDÌ DOPO PROVE LIBERE

VETTEL: «Stamattina è stata un po' confusa, non c'è stata possibilità di girare ma credo che questo pomeriggio sia andata meglio per noi, la macchina sembra abbastanza a punto. Abbiamo provato alcune cose, ma purtroppo non abbiamo potuto concludere la sessione come avremmo voluto a causa della bandiera rossa e quindi non abbiamo potuto fare la quantità di giri che tutti avremmo voluto. Ora cercheremo di vedere cosa fare per domani. Sarebbe bello avere questo vantaggio

per tutto il weekend, ma non so cosa stessero facendo gli altri. È strano che entrambi abbiano faticato sia al mattino sia al pomeriggio quindi, insomma, è sicuro che domani andranno meglio. Al venerdì si può giocare e provare cose diverse, mi sarebbe piaciuto giocare un po' di più per avere più risposte ma nel complesso è stato un pomeriggio decente. È sempre così qui, qua potrebbe piovere in qualunque momento. Abbiamo una buona macchina e sta a noi fare in modo che funzioni in tutte le condizioni. Sembra che la Red Bull abbia una macchina competitiva sul bagnato ma, d'altro canto, è stato bagnato solo due volte, a Monza e a Singapore».

RAIKKONEN: «È stato un venerdì normale, ovviamente tutto dipende anche dal lavoro svolto dagli altri. Ad ogni modo posso dire che è andata piuttosto bene. Nelle condizioni di bagnato abbiamo percorso qualche giro stamattina, mentre al pomeriggio, con l'asciutto, siamo riusciti a migliorare anche se non siamo riusciti a disputare l'intera sessione a causa del problema al tombino. La vettura oggi era buona. Io ho commesso qualche piccolo errore con le gomme nuove, però le prestazioni c'erano. Posso dire che è stata una giornata abbastanza lineare».

fotografie COLOMBO



SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Stavo cominciando il giro, ma verso metà mi sono reso conto che perdo potenza, per cui ho fatto rientro lentamente al box cercando di sistemare il problema. Sembra che si sia trattato di un guaio alla pressione del turbo, come se non si accendesse. È un momento duro e un peccato essere fuori fin da subito senza avere la possibilità di lottare, ma la squadra ha fatto comunque un lavoro eccezionale sostituendo il motore fra Libere 3 e Qualifiche. Non voglio essere preoccupato perché la nostra macchina è veloce e abbiamo risparmiato le gomme per la gara. Anche se partiamo indietro, non si sa mai cosa possa accadere, per cui tutto è possibile. Ovviamente avremo Kimi più avanti e spero vinca lui. Per quanto riguarda me, sono convinto che il problema verrà risolto, vedremo successivamente cosa riusciremo a fare per la gara».

RAIKKONEN: «È andata comunque bene, ma chiaramente quando si è vicini così è una delusione. Spero di aver sfruttato al massimo il giro, anche se ci sono sempre dei punti dove si può migliorare. D'altronde non si fa mai tutto perfetto, ma comunque la macchina si è

comportata bene per tutto il weekend, sono soddisfatto finora, speriamo di andare più in là di 100 metri domani. Sicuramente c'è tanta strada fino alla prima curva, fare una bella partenza sarà importante. Ci sono due prime curve molto strette in cui possono succedere tante cose, dobbiamo cercare di far bene quelle e poi vedremo, abbiamo senz'altro una buona macchina in gara per cui siamo ottimisti».

ARRIVABENE: «Quello che è accaduto oggi a Sebastian è un vero peccato, ma la gara è domani e dobbiamo pensare a quella. Sembra che il problema sia legato al collegamento fra turbo e motore, ma dobbiamo ancora indagare. Personalmente non credo alla sfortuna, ma se dovesse esistere allora sarebbe chiaro che con noi si sta impegnando moltissimo. Vista la prestazione di Kimi c'è rammarico perché la pole position sarebbe stata possibile, ma questa la si ottiene in pista. Domani partiamo con un pilota in fondo e con l'altro in prima fila, siamo qui per lottare e non ci arrenderemo».

Voglia di carico

SULLA ROSSA IL DEFLETTORE LATERALE È STATO DIVISO IN DUE PARTI CON SEPARAZIONE NETTA E UN TAGLIO A "S"



DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «Rimango ottimista, perché sappiamo di avere una macchina veloce. Certo, è stato un peccato per Kimi non poter prendere il via, e per me dover iniziare la gara dal fondo dello schieramento. Abbiamo lottato per il podio, dato il massimo, ma nel finale le gomme stavano iniziando a cedere e non potevamo mantenere il ritmo. Tuttavia vedere che la monoposto è buona promette bene, anche se sia io che Kimi abbiamo avuto problemi nel weekend. Non so se si tratti dello stesso problema, dovremo controllare. So bene però che non è ideale avere una macchina fuori dai giochi al sabato e una la domenica. Quindi c'è qualcosa che dobbiamo capire. È stato un weekend difficile, ma almeno sappiamo di avere il passo giusto. Finora con l'affidabilità siamo stati piuttosto ben messi, per cui sinceramente non sono molto preoccupato: ma è un problema che dovremo risolvere».

RAIKKONEN: «Non sappiamo cosa sia successo oggi, è troppo presto per dirlo. La macchina ha funzionato perfettamente tutto il fine settimana e improvvisamente, dal nulla, abbiamo avuto un problema. È una di quelle cose che purtroppo accadono. La macchina andava bene ed eravamo veloci, ma purtroppo ieri Seb ha avuto un problema

e noi oggi abbiamo avuto il nostro. Sono abbastanza sicuro che oggi avrei avuto una vettura molto buona, ma ovviamente non si può mai sapere come sarebbe andata ed è inutile provare a indovinare. Abbiamo un buon pacchetto, ma dobbiamo sfruttarlo al meglio. Quello che è accaduto oggi è molto deludente e fa male a tutti noi, ma non c'è niente che possiamo fare per cambiare le cose in questo momento. La prossima gara sarà una nuova sfida, la affronteremo come ogni fine settimana di gara, e poi vedremo dove siamo».

ARRIVABENE: «Per tutto il weekend, la nostra macchina ha mostrato di avere un passo estremamente competitivo. Lo evidenziano i risultati delle libere, la prima fila in qualifica di Kimi e la straordinaria rimonta di Seb in gara, dall'ultima alla quarta posizione. Con tutto questo, il Gp della Malesia è stato il più difficile dell'anno: abbiamo avuto a che fare con problemi che andranno analizzati a fondo e che hanno impedito a Sebastian di qualificarsi e a Kimi addirittura di partire. La squadra ha lavorato senza mai perdere la concentrazione, con uno sforzo eccezionale al box e una strategia impeccabile in gara. Un motivo in più per crederci: abbiamo le vetture, gli uomini, i piloti, i mezzi e lo spirito per lottare fino in fondo».

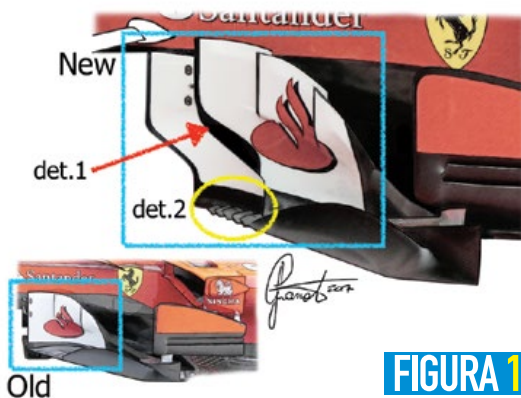


FIGURA 1

Molte evoluzioni tecniche ed aerodinamiche si sono viste durante questo fine settimana di gara a Sepang. Quasi tutti i team hanno portato in pista aggiornamenti più o meno vistosi nel tentativo di massimizzare la spinta verticale su una pista da alto carico aerodinamico. Anche la Ferrari, come fatto da molti team nelle ultime gare, è intervenuta nuovamente sui deflettori laterali della Sf70-H. Un primo aggiornamento era stato apportato al Gp di Spagna, ora in Malesia è stato rivisto nuovamente.

Come è possibile vedere nella **fig. 1** il deflettore che prima era un unico elemento dotato di 2 slot, ora è stato diviso in due parti con una separazione netta ed un taglio ad "s" per ricreare un grosso slot verticale lungo tutta l'altezza del deflettore. Il secondo elemento mantiene, invece, i due slot superiori già presenti nella vecchia versione. Una soluzione che dovrebbe garantire un maggiore scorrimento dell'aria in modo più aderente alla superficie del profilo. Più l'elemento è curvo, infatti, e più slot bisogna aggiungere per mantenere i file-

ti fluidi aderenti e ritardarne il distacco. Rivisti anche i piccoli elementi det.2 che scompongono le turbolenze nella parte bassa del profilo. Come anticipato la scorsa settimana, a Sepang si soffrono enormemente le elevate temperature ambientali, per questo in Ferrari hanno deciso di adottare un nuovo airscope dotato ora di 2 "orecchiozze" aggiuntive ai lati della tradizionale presa d'aria motore, vedi **fig.2**. Questo porterà una quantità d'aria maggiore al sistema di raffreddamento dell'Ers e consentirà alla Power Unit di poter contare su un flusso d'aria maggiore per l'aspirazione. Debutto invece anticipato, visti i problemi subiti da Vettel, del nuovo motore che, secondo alcune voci provenienti dal paddock, potrebbe contare su circa 10/15 cv in più e di una disponibilità più lunga della potenza massima nell'arco del singolo giro.

Antonio Granato

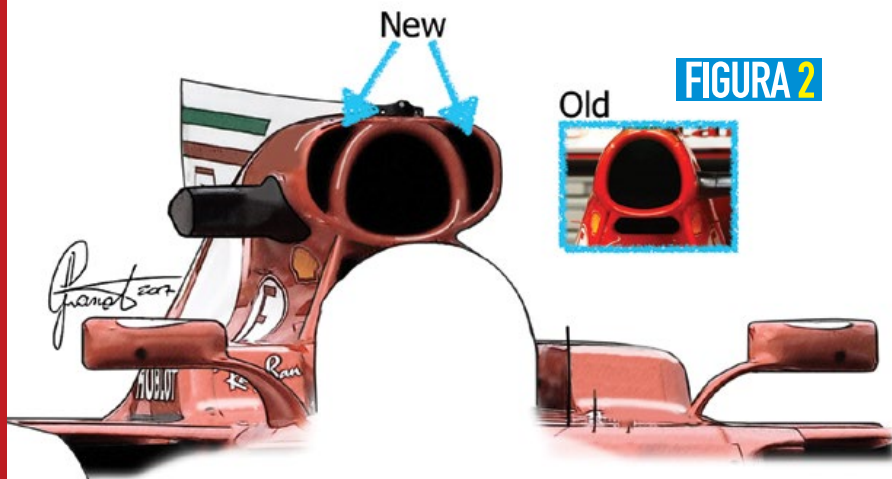


FIGURA 2



Lewis ha ragione anche se avesse torto

Stavolta, Gran Premio a parte, a scuotere il weekend è un video con un cane - al secolo un pinscher - che fa strame di pupazzo dalle fattezze dell'uomo più potente e controverso del pianeta: Donald Trump.

A postarlo e poi a rimuoverlo da Instagram - dove risulta seguito da non meno di cinque milioni di persone -, è Lewis Hamilton, tanto che a livello planetario divampa inarrestabile la bufera mediatica. Come e perché? Semplice.

Nei giorni precedenti il leader del mondiale aveva manifestamente dimostrato la sua simpatia ai campioni americani coinvolti nell'arcinota polemica rivolta contro il presidente degli Stati Uniti. A rendere la faccenda ancora più incandescente, ficcante e circostanziata era stato Colin Kaepernick (con Eric Reid) quarterback Nfl dei San Francisco 49ers, inginocchiatosi durante l'inno nazionale statunitense in segno di solidarietà nei confronti della comunità afroamericana per le violenze denunciate delle forze dell'ordine.

A giustificare la sua entrata a piedi nudi sulla questione, lo stesso Hamilton ammette senza alcun problema: «Penso che su questioni del genere possa intervenire chiunque abbia libertà di parola. Tutti abbiamo un ruolo da svolgere per fare la differenza, nel mondo».

In poche parole, mentre Vettel dichiarava ai media che avrebbe potuto vincere tutte le restanti corse del mondiale, Lewis andava ben oltre, manco s'occupava della questione agonistica e tirava dritto concentrandosi sorprendentemente sul versante politico. Il suo target momentaneo diventava Trump, mica Seb.

Apriti cielo. Accuse di cattivo gusto, di protagonismo mediatico gratuito, di mancato rispetto verso la figura di un capo di stato straniero, d'ingerenza indebita, d'aver fatto invadere la politica nello sport e viceversa.

A difendere Hamilton, non a caso, soprattutto Sergio Perez, il quale, da buon messicano, non può che apprezzare qualsiasi

LA SUA PRESA DI POSIZIONE POLITICA OFFRE L'IMMAGINE DI CAMPIONE E UOMO CHE SA SCHIERARSI. ERA ORA

uscita e battito d'ali di farfalla anti-Trump. "Checo", infatti chiosa: «Essere sportivo al top dà immensa visibilità. Ed è importante preoccuparsi per quello che succede nel mondo e non solo per ciò che riguarda il ruolo di pilota. Abbiamo obblighi morali, non solo agonistici».

Ora poniamo per esempio di scuola che Hamilton abbia torto marcio.

Sì, sì, dai, poniamo che sia finito sopra le righe, sia per difetto di competenza che di buon gusto. E mettiamo anche che non l'abbia fatto da intellettuale organico gramsciano - sentendosi cioè genuinamente obbligato a prendere parte alle vicende del suo tempo, pronunciandosi, dibattendo e mettendosi allo scoperto.

No, mettiamo per un attimo che Lewis lo abbia fatto semplicemente e solo perché si sente una specie di figo conformista vip finto liberal e che abbia tutta la convenienza a schierarsi compatto con quel milieu da star globale, ossia dell'ambiente patinato e un pochino progressista-chic al quale negli ultimi anni s'è manifestato, a più riprese, tutt'altro che alieno. Ecco, anche in questo caso - il peggiore e tutt'altro che dimostrato ma buttato lì da me ad absurdum - Lewis Hamilton sarebbe comunque da applaudire, apprezzare e capire.

Perché la Formula Uno prima del gesto clamoroso di Lewis era reduce da un'ultraventennale sordina, con i piloti - a parte qualche rarissima e sottovoce eccezione, ma niente di che - sordi, ciechi e muti rispetto a qualsiasi questione che vada al di là di assetti, punti, mescole e graining.

Dal dopo-Senna in poi, la civiltà della F.1 col paraocchi, con le dichiarazioni finte, felpate, lapalissiane, offensivamente ovvie, malinconicamente giulive e puntualmente disimpegnate ("tengo famiglia"), è stata una delle cose più orrende e di cattivo gusto - questo sì - del nostro sport.

Nessuno cerca un nuovo pugno guantato di Smith & Carlos, eh, mica nessuno chiede a Hamilton che si inginocchi durante l'inno nel prossimo Gp di Austin, ma ben venga un campione che finalmente - financo per motivi di calcolo, moda o impegno civile, cavoli suoi - finalmente fa funzionare il cervello non solo per girare il volante, segnare pole o vincere Gran Premi o titoli.

Oh yes, è bellissimo ritrovare un campione che sa guardare oltre gli orizzonti dell'abitacolo e dell'proprio naso avendo dignità, coraggio e responsabilità - a proposito o a sproposito, non è neanche così importante, in fondo - di manifestare come la pensa.

Perché, se non altro, è la prova recente che un pilota di F.1 sa usare l'intelletto andando ben oltre ciò che accade sull'asfalto.

Che tu abbia ragione o torto, non importa. Bravo, Lewis Hamilton, per esserti assunto il rischio in un Circus laddove per troppo

tempo troppi si sono finti nani e muti. ●



COLOMBO



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



Oil Developed For



AMG
PETRONAS
MOTORSPORT

www.pli-petronas.com

Trovi SYNTIUM presso la tua Officina PETRONAS più vicina



GP MALESIA

F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

Stavolta è la sua giornata e Bimboninja non se lo fa ripetere. Partenza perfetta e al quarto giro Max è già nella scia di Hamilton per perfezionare alla curva uno un sorpasso che vale la leadership e da solo l'intera gara. Un'infilata bella precisa, come ai vecchi tempi. Senza tattiche, undercut o alchimie di sorta. Semplicemente Max ne ha più di tutti e se ne va in gloria fino alla bandiera a scacchi, senza timori o guai di sorta, in un'annata altrimenti ricca d'inconvenienti e rogne. D'altra parte fin dalle qualifiche l'olandese aveva imposto la sua legge nel team, regolando d'un soffio il fortissimo Ricciardo, il quale nelle prime venti tornate s'è preso senza fiatare un secondo secco al giro. Impressionante. Al muretto Red Bull il team boss Horner segue la fuga di Max col ballo di San Vito al tallone sinistro, ma è tutto okay. Alla fine Max vince e salva la stagione, papà Jos e la sorellina Victoria Jane fanno festa e con loro la spettacolare brasiliana Amanda Sore, girlfriend di Jos medesimo. #solocosebelle



fotografie LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM

SEB E QUELLA RINCORSA QUASI PERFETTA

Sotto, Vettel a caccia di Ricciardo, che però riuscirà a difendere il 3° posto. In basso, Vandoorne gran 7° alla fine, qui davanti a Stroll, 8° e, nell'altra pagina, la gioia del vincitore Verstappen

MIGLIOR FILM

SEBASTIAN VETTEL

Recuperare sedici posizioni rispetto al (non) risultato delle qualificazioni è impresa rara, entusiasmante e stupenda. Anche in gara Sebastian fa tutto da solo, perché quasi paradossalmente l'unico disposto a fargli regali è il compagno di squadra Raikkonen, che, a sua volta nei guai con l'affidabilità, non riesce neanche a prendere il via. Da lì in poi per Bellopampino è una marcia moderatamente trionfale, tanto che al sesto giro è già undicesimo. Pit-stop di routine al ventottesimo passaggio, esattamente a metà gara, e da lì comincia la caccia alle posizioni che contano davvero. Col massimo target di un podio che sembrerebbe quasi realtà a sei giri dalla fine, ma, dopo il difficoltoso doppiaggio di Alonso, le cose si complicano, l'elastico con Ricciardo s'allunga, ci si mette un allarme tecnico tra il 54esimo e il 56esimo giro poi rientrato e le cose finiscono proprio così, con un quarto posto bello e agrodolce. Che sa di dignità ritrovata, ma anche di rabbia per l'ulteriore chance persa. Il contatto con Stroll nel giro di rallentamento, in compenso, poteva anche evitarlo.



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

STOFFEL VANDOORNE

Se è vero che Fernando Alonso resta a tutt'oggi uno dei piloti più bravi del mondiale e il terzo tra i più pagati - con uno stipendio annuale di 28 milioni di euro che salgono a 38 tra bonus degli sponsor e extra vari -, evidentemente stargli davanti a parità di macchina rappresenta una gran bella notizia per Stoffel Vandoorne. Il quale a Sepang giunge settimo per la seconda volta consecutiva, ben davanti al blasonatissimo caposquadra che non riesce neanche a entrare in zona punti. Un segnale stupendo per il giovane belga, che sta guadagnando stima e consistenza nel terribile confronto diretto con Matarador, che ora in classifica generale gli sta addirittura dietro di tre punti. Un vero evento nell'evento, che getta luce nuova su questa strana ma interessantissima coppia, ora che il calvario Honda sta per finire e l'avvenire motorizzato Renault s'annuncia foriero di nuove e interessanti opportunità.



**RAIKKONEN A PIEDI
UN MOMENTO TERRIBILE**

Niente da fare per Kimi, a lato, che abbandona la monoposto in griglia. La sua SF70H non riuscirà neanche a partire. Sotto, i complimenti del 2° Hamilton al vincitore Verstappen nell'immediato dopogara e, nell'altra pagina, il pit-stop di Lewis, al 27esimo giro, appena prima della metà corsa. In basso, la foto ricordo del team Red Bull, non solo primo con Max, ma anche terzo grazie a Ricciardo, finito davanti a Vettel

LA PRESSE

LA STATUETTA SPEZZATA

FERRARI

Segreti e retroscena non spostano. Per tracciare un giudizio ragionevole e sensato bastano considerazioni semplici e indicative.

Nella F1 del terzo millennio, computerizzata e semielettrificata, l'affidabilità è considerata asset, plus e caratteristica fondamentale

quanto indefettibile. In prova e in gara, se rompi, la paghi. Carissima, tra l'altro. Non è più come negli Anni '60, '70 e '80 che si scartava-



no i risultati peggiori e c'erano muletti a iosa e motori a volontà. No. Questa è la F1 delle risorse scarse e calmierate. Giuste o sbagliate, le regole uguali per tutti sono queste e a Sepang la Ferrari si mostra fuori dagli standard richiesti sia in qualifica, sulla macchina di Vettel, che nel pregara, con quel-

la di Raikkonen. Peccato. Chiunque aveva a cuore la lotta al vertice non può che essere dispiaciuto, perché Lewis se ne sta andando, là davanti, malgrado la SF70H sia strepitosamente competitiva. Ma sportivamente va riconosciuto che non è fortuna. A oggi, Hammer lo merita. Punto.



MIGLIOR FOTOGRAFIA

LEWIS HAMILTON

Nel cuore dell'estate si diceva che in fondo Lewis Hamilton restava una specie di indecifrabile incognita bioritmica quanto a sbalzi umorali e possibile attaccabilità sul piano psicologico. Niente di tutto ciò. Il mondiale va sempre più avanti, snodi fondamentali, momenti di svolta e fasi delicatissime hanno già avuto il loro critico svolgimento eppure non c'è stato un attimo che un attimo in cui Hammer abbia mostrato debolezze o cedimenti. Zero. E sia a Singapore che a Sepang la sua condotta è stata semplicemente perfetta per correre dritto verso l'obiettivo principe di questa stagione: quel quarto titolo mondiale che al termine di ogni Gran Premio appare un target meno lontano. E, registrata la pole numero 70, l'immagine più bella e indicativa, la foto da statuetta, è quella dell'immediato dopogara che lo vede complimentarsi con Max Verstappen appena sceso di monoposto, a testimonianza di spirito ultrapositivo e ben felice, a quota +34. Morale della favola, Lewis non ha solo classe immensa ma anche palle d'adamantina consistenza.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VETTEL
PILOTA MENO COMBATTIVO	ERICSSON
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RAIKKONEN
PILOTA MENO SFORTUNATO	OCON
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	RED BULL
SCUDERIA MENO EFFICACE	SAUBER
SCUDERIA MENO FORTUNATA	TORO ROSSO
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	MERCEDES



foto grafie GETTY IMAGES

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Si può pensare di tutto, ma non che la Mercedes non sia sempre più concreta, solida e affidabile in plancia di comando dei due mondiali di Formula Uno in corso. Tra i Costruttori la supremazia aritmetica a ogni gara si fa più netta e meno recuperabile dagli avversari, mentre nel mondiale piloti Hamilton sta rendendo la sua fuga terribilmente solida. Verissimo, a Sepang le W08 sono state costrette al ruolo di damigelle d'onore dalla ritempata e efficacissima Red Bull, però la verità è un'altra. Singapore e Sepang si sono rivelati weekend di svolta nella lotta all'iride e in entrambi i casi la Mercedes non ha mancato un colpo, né in qualifica che in gara. Perdendo qualcosa in termini di performance assolute ma ribadendo una supremazia sostanziale da vera padrona del vapore. Anche se una vulnerabilità potenziale resta, perché la Ferrari la possibilità di piazzare colpi micidiali l'ha avuta, ma per ora è andata com'è andata. Comunque, non è finita.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

RED BULL

Lo scorso anno la Red Bull a Sepang aveva goduto di una sorta di graditissimo regalo del destino, con l'inattesa e terribile defaillance della Mercedes di Lewis Hamilton, altrimenti lanciato verso la vittoria in Malesia e nel mondiale. Stavolta il team diretto da Christian Horner ha saputo fare tutto da solo, dosando perfettamente energie e aggressività. Accettando di buon grado di beccarsi mezzo secondo di distacco dal poleman Hamilton in qualifica, finendo in seconda fila con entrambi i suoi alfieri. Ma poi esplodendo alla grande in gara con un Verstappen incontenibile, in grado di trionfare con una Rb13 perfetta e una power unit Renault decisamente brillante. Meno entusiasmante per una volta Ricciardo, ma pur sempre così concreto da finire sul podio anche lui e tanto sportivo da congratularsi subito con Max. Bravi tutti, Red Bull boys. davvero.



Hamilton leader



«**Auguri**». Così, beffardamente, Lewis Hamilton aveva risposto ai giornalisti che nella hospitality Mercedes, giovedì scorso, gli avevano riferito del progetto di Sebastian Vettel per le ultime sei gare: vincerle tutte. Il progetto Ferrari è maldestramente naufragato alla prima prova generale e l'inglese ne ha approfittato per allungare ulteriormente nella classifica generale, portando il proprio vantaggio sul rivale tedesco da 28 a 34 punti. È un Hamilton che non sbaglia una virgola quello che sta sbaragliando il campionato 2017. Quindici gare senza particolari errori, un anno durante il quale è entrato nella storia della F.1 per il maggior numero di pole conseguite, record ritoccato anche sabato con uno straordinario primo tempo nella Q3 che lo proietta a quota 70. E poi, in gara, la saggezza del campione nel non rispondere all'attacco di Max Verstappen, al 3° giro, preferendo impostare il resto del Gran Premio sul controllo della seconda posizione. Era partito perfettamente, come gli capita praticamente sempre, ma la sua Mercedes non era veloce come altre volte, quando saluta la compagnia e disputa gare solitarie al comando. Il caldo, l'umidità, non hanno aiutato Hamilton a mantenere la temperatura delle gomme supersoft, impiegate nella prima parte della corsa, nella corretta finestra di esercizio. Problema che si era evidenziato in maniera particolare a Baku e anche in altre successive situazioni di gara. Quando Verstappen con una certa facilità gli ha preso la scia sul rettilineo di arrivo, Lewis ha provato a difendersi, poi alla prima curva lo ha lasciato andare, non replicando: «*Potevo an-*

**LA SFIDA
CON VETTEL
HA ELEVATO
IL LIVELLO
DEL CONFRONTO
E LEWIS, 2°,
RISPONDE
ALLA GRANDE
PROSEGUENDO IL
SUO CAMPIONATO
PERFETTO**

**HO PREFERITO
NON LOTTARE
CON VERSTAPPEN
E PENSARE A
INCAMERARE PUNTI
PER IL CAMPIONATO**

LEWIS HAMILTON

”

che farlo - ha spiegato Hamilton - ma non ho voluto rischiare. La sua Red Bull era particolarmente veloce e allora ho pensato ai punti per il campionato. Anche la Ferrari di Vettel era nettamente più rapida di noi. Quando ho montato le gomme soft la macchina ha reagito meglio, ma era impossibile pensare di andare a prendere Verstappen».

È anche lecito sostenere che, una volta constatato che Daniel Ricciardo, in terza posizione, non aveva il passo per raggiungere Hamilton, dal box Mercedes hanno optato per porre la power unit in modalità "serena". Questo motore è stato introdotto a Spa ed ha quindi già vissuto i weekend di Monza, Singapore, Sepang e ne dovrà affrontare altri cinque. Era quindi inutile spremerlo per tentare un aggancio impossibile a Verstappen, meglio andar cauti ed evitare di ritrovarsi future penalità per cambiare eventuali componenti della power unit. Se si pensa alle difficoltà incontrate da Hamilton nei due turni liberi del venerdì, o ancora peggio alla terza sessione del sabato mattina quando sono state introdotte novità aerodinamiche, come un nuovo fondo e altri particolari sulle fiancate e nella zona anteriore, che rendevano particolarmente complicato trovare il giusto passo, Hamilton come accaduto a Singapore non può che essere felice per i punti immagazzinati contro ogni aspettativa. Nonché, ringraziare se stesso per la lungimiranza avuta dopo la libera finale, quando ha bocciato le novità introdotte sulla sua W08, tornando indietro. E così, grazie a uno dei suoi giri da urlo, ha fatto sua la pole stupendo se stesso e Toto Wolff: «*Sono rimasto colpito*», aveva detto

massimo



POLEMAN E POI IN GARA FORMICHINA DI ALTO LIVELLO

Hamilton parte dalla pole ma una manciata di giri dopo si arrenderà agli attacchi di Verstappen, contento del 2° posto che gli permette di portare a +34 il vantaggio su Seb in chiave iridata. Sotto, Bottas si difende dal tedesco

LA PRESSE

sabato il team principal austriaco, «*probabilmente ci sono venute in aiuto le temperature più miti del tardo pomeriggio*». La qualifica ha avuto inizio alle 17 locali e il giro che ha portato Hamilton in pole è avvenuto alle 17.54, minuto più, minuto meno. Wolff, dopo la corsa ha riconosciuto la superiorità dei rivali: «*È chiaro che la Red Bull e la Ferrari avevano macchine migliori delle nostre e l'aver conquistato punti così importanti ci conforta. Ma non dobbiamo lasciar cadere le domande che sono emerse durante questa trasferta in Malesia. Domande a cui dobbiamo trovare risposte in fretta per comprendere i motivi della perdita di competitività delle nostre monoposto. Non possiamo distrarci e sperare in altri colpi di fortuna. Ci aspetta tanto lavoro se vogliamo arrivare ad Abu Dhabi in prima posizione*». In questa prime due gare asiatiche, Hamilton ha immagazzinato 43 punti, Vettel appena 12. A occhio, doveva accadere il contrario considerando la superiorità evidenziata dalle Ferrari a Singapore e Sepang. Ma questo incredibile campionato del mondo è pieno di sorprese, positive per la Mercedes, negative per il team di Maranello. Hamilton nelle quindici gare disputate è sempre andato a punti festeggiando sette vittorie e tre secondi posti ottenendo altri cinque piazzamenti. Nel 2016, dopo quindici appuntamenti, l'inglese aveva ottenuto sei successi, aveva uno zero in casella (incidente con Rosberg in Spagna) e 265 punti contro gli attuali 281. L'innalzamento del livello della sfida con Vettel ci sta consegnando un Hamilton fortissimo. E per lui, il mondiale ora non può che essere tutto in discesa. ●

BOTTAS, DELUDENTE QUINTO, VUOL RIFARSI

LE MODIFICHE PORTATE ALLA SUA W08 NON HANNO FUNZIONATO E VALTTERI, MALGRADO UN BUON AVVIO, È APPARSO IN OMBRA

C'è un caso Bottas nel Mondiale F1? Terzo e lontano dal compagno Hamilton a Singapore, quinto e quasi disperso a Sepang. Il finlandese ha commesso un errore decisivo sabato mattina, dopo il terzo turno libero, quando a differenza di Hamilton ha preferito proseguire il weekend con le nuove modifiche aerodinamiche arrivate da Brackley: «*Il pacchetto aerodinamico che ho avuto sulla mia W08 avrebbe dovuto fornire una maggiore downforce, ma non ho constatato reali passi in avanti. Ho lottato per tutta la corsa con il bilanciamento della vettura faticando oltremodo a far lavorare le gomme nella dovuta maniera*», ha detto a motori spenti Bottas. Resta da capire se sia stata una scelta fatta dal solo Valtteri, di concerto con il suo ingegnere, o se è stata la Mercedes che ha voluto mandare in qualifica e in gara due vetture diverse per essere sicura di avere le migliori risposte. Un fatto è certo: le modifiche portate a Sepang non hanno funzionato. Il

povero Bottas si è trovato a fare la figura del "pirla" non solo in qualifica, rimediando sette decimi dal compagno di squadra in pole, ma anche per tutto il Gran Premio, partenza a parte. Lo scatto del finlandese è stato di qualità riuscendo a portarsi per pochi attimi in seconda posizione dalla quinta piazzola del via. Ma Verstappen ha risposto con efficacia all'attacco di Bottas che non ha potuto far altro che accodarsi. Ben presto, ha perso il passo dell'olandese dovendosi guardare dall'altra Red Bull di Ricciardo.

L'australiano lo ha sopraffatto al 9° giro con una gran manovra, dopo di che per Bottas è calata la notte. Non è neanche riuscito a contenere il rimontante Vettel per portargli via qualche punto, e quindi il suo apporto alla squadra è risultato totalmente nullo. Ma, come detto, non ha troppe colpe: «*Per Suzuki dovremo fare le giuste scelte e spero che le temperature siano più fresche*», ha concluso amareggiato. ●



LA PRESSE

AUTO
SPORT
N°1

25



IL VIZIETTO

di Alessandro Gargantini



LA PRESSE

Ricciardo ottavo podio

NEL GIORNO IN CUI IL SUO COMPAGNO DI SQUADRA VINCE DANIEL DIFENDE CON LE UNGHIE IL 3° POSTO. ABBONATO AI PIANI ALTI

È rimasto aggrappato al 3° posto, il resto in questa stagione, fino alla fine. E quando nelle ultime battute di gara la sua posizione sembrava a rischio, con alle spalle uno scatenato Sebastian Vettel intento a sferrare la zampata decisiva, ha avuto il merito di crederci e provare disperatamente a tener botta. Daniel Ricciardo sembrava destinato a fare la fine del piccione, impallinato senza via di scampo sotto la contraerea del tedesco. Nessuno avrebbe puntato su di lui un euro, data la veemenza della rincorsa del primo pilota Ferrari, che gli recuperava oltre un secondo al giro e sembrava avere il potenziale di impensierire anche Lewis Hamilton. Ma Daniel ha un feeling speciale con il podio in questa stagione ed anche in Malesia ha avuto ragione lui, resistendo agli attacchi del tedesco e meritandosi, per l'ottava volta nel 2017, una posizione nei primi tre.

Daniel resiste agli attacchi di Vettel

Quando il tedesco ha provato per la prima volta l'attacco, il ventinovenne di Perth non ha mollato, ma ha profuso lo sforzo decisivo che gli ha consentito di tenere la posizione. Daniel con una manovra molto decisa ha chiuso la porta a Vettel alla staccata che segue il rettilineo del via, teatro della maggior parte dei sorpassi sul tracciato malese. Quando il portacolori della Rossa si è rimesso nella sua scia, l'australiano ha spremuto tutte le energie della sua RB 13, riuscendo a guadagnare qualche decimo. Con la complicità di Fernando Alonso, che ha palesemente fatto perdere tempo alla Ferrari in fase di doppiaggio, il pilota della Red Bull ha poi conquistato un solido margine che ha fatto desistere Vettel da ogni ulteriore manovra di attacco. Quella che sembrava una sterile manovra di difesa di fronte ad un avversario palesemente superiore si è poi rivelata, insieme

al sorpasso del suo compagno Verstappen su Hamilton avvenuto nello stesso punto, l'episodio chiave della corsa.

Sul podio col sorriso

E sul podio Ricciardo non aveva l'espressione sconfitta di Singapore, dove puntava alla seconda vittoria stagionale, ma la consapevolezza di un aver difeso una posizione data per persa. Il driver di Christian Horner, che in gara ha perso tempo ritardando il cambio gomme, ha così mitigato la delusione di aver perso la sfida interna al team britannico con il compagno di squadra.

Peccato per la partenza!

Principale neo nella corsa di Ricciardo, com'era successo anche a Singapore, è stata la partenza. L'australiano si è infatti fatto beffare da Valtteri Bottas, che lo ha tenuto alle sue spalle fino al nono giro. «E' davvero una bella ricompensa al termine di questa gara il mio ottavo podio stagionale, arrivato in una giornata speciale per

GETTY IMAGES



la Red Bull, che ha dominato come squadra – ha sottolineato Daniel – In partenza ho perso una posizione, ma le Mercedes sono apparse in difficoltà e mi hanno consentito di recuperare. Bottas si è difeso bene, facendomi perdere un po' di tempo che mi ha impedito di riavvicinarmi a Hamilton».

«Contro Seb non è stato facile»

Ricciardo si è poi soffermato sul momento decisivo della corsa, quando si è ritrovato negli specchietti la sagoma della Ferrari di Vettel: «Non è stato facile, il tedesco stava recuperando furiosamente. Ho difeso bene la posizione sul suo primo assalto, ma ero certo che non sarebbe stato facile e mi avrebbe dato parecchio filo da torcere. Invece, dopo la mia mossa, la Ferrari ha mollato la presa ed ho resistito fino al termine, dopo aver anche alzato il ritmo. Penso che Vettel avesse problema con le gomme. Mi conforta che la mia macchina migliori costantemente e sono ottimista per le prossime gare, quando avrò a disposizione anche una nuova soluzione alle sospensioni che oggi aveva solo Max». Ora Ricciardo si gode l'ennesimo podio stagionale, che gli consente di avvicinare la terza posizione in graduatoria alle spalle di Valtteri Bottas, che come a Singapore ha chiuso alle sue spalle. Per oggi può decisamente bastare. ●

MI CONFORTA CHE LA MIA MACCHINA MIGLIORI COSTANTEMENTE E SONO OTTIMISTA PER I PROSSIMI GP

DANIEL RICCIARDO



Per l'ottava volta in questa stagione Ricciardo ha concluso un Gp salendo sul podio



di Alessandro Gargantini



LA PRESSE

Ancora una volta Sergio Perez ha confermato le sue doti e nonostante fosse debilitato da un virus influenzale ha chiuso al sesto posto con la Force India. Toccante il messaggio FuerzaMexico: il suo paese è chiamato a risollevarsi dopo il terribile terremoto

Perez primo degli altri

ALLE SPALLE DEGLI ALFIERI DELLE TRE SQUADRE TOP, SERGIO È ORMAI PRESENZA FISSA E PER LA DODICESIMA VOLTA VA A PUNTI

Il Mondiale F.1 entra nella fase conclusiva, con i ruoli dei suoi protagonisti definiti in modo sempre più netto. E nessuno meglio di Sergio Perez può ricoprire quello di "primo degli altri". Sì, perché alle spalle degli alfieri delle tre squadre in lotta per la vittoria dei Gp troviamo con impressionante frequenza il ragazzo di Guadalajara, autore della sua miglior stagione da quando nel 2011 è sbarcato con la Sauber nel Circus. "Checo" è un ragazzo con pochi peli sulla lingua, famoso per i suoi modi diretti e per il suo carattere ruvido. Un aspetto che probabilmente l'ha bruciato ai tempi della McLaren in quella che finora è stata sua unica vera chance in un top team, accanto a Jenson Button, 4 stagioni fa. I pregiudizi legati ai suoi modi non devono però offuscare il metro di giudizio delle sue prestazioni in pista, che difficilmente lasciano

PER COLPA DELL'INFLUENZA QUESTO È STATO IL GP PIÙ DURO DELLA MIA VITA. PENSAVO DI RITIRARMI
SERGIO PEREZ

dubbi: Perez è probabilmente uno dei piloti più sottostimati in F.1. Il suo valore lo sta dimostrando anche quest'anno in Force India, la sua squadra dal 2014, dove sta contribuendo ai grandi risultati della VJM10. Soprattutto grazie alla costanza di rendimento di Sergio, la squadra di Silverstone si è impadronita della 4ª posizione nella classifica costruttori, con più del doppio dei punti della più diretta rivale Williams. Insieme a Esteban Ocon, pupillo di Toto Wolff, il 27enne messicano compone senza dubbio una delle accoppiate meglio assortite. Dopo alcuni screzi dovuti all'accesa rivalità in pista, che è sfociata in collisioni a Baku e Spa, i due piloti sono stati confermati in blocco alla vigilia del Gp di Singapore. Il francese, al debutto, ha messo d'accordo tanto Mercedes quanto Force India che l'ha preferito a Wehrlein. Quanto a Perez,

che pur dispone di ingenti risorse finanziarie in termini di sponsorizzazioni, per il team inglese è stato impossibile privarsene data l'esperienza e la resa. Con il messicano, il team inglese si è assicurato un pilota che potrebbe stare in una scuderia di primissimo piano e che si sta anche dimostrando un fondamentale punto di riferimento per la crescita del compagno di squadra. Il francese non ha ancora raggiunto il livello di completezza e maturità di Perez, vera e propria prima guida "non riconosciuta" in squadra. A Sepang, dove per la 12ª volta in questa stagione ha chiuso in zona punti, Sergio è arrivato con brutto virus che ha rischiato di pregiudicare la sua presenza al via. Dopo aver colto il 9º tempo in qualifica, contro il 6º di Ocon, il messicano si è subito districato bene in partenza, chiudendo sesto il primo giro. Una posizione poi mantenuta con gran sacrificio fino alla bandiera a scacchi. «*Purtroppo ho avuto una brutta influenza alla vigilia della corsa e Sepang è il posto peggiore dove presentarsi se non si è al cento per cento in salute* – ha spiegato "Checo" – *Questa è stata la corsa più dura della mia vita: in alcuni momenti ho pensato di ritirarmi. Devo un grosso ringraziamento ai dottori che si sono presi cura di me. Ho recuperato allo start alcune posizioni che mi erano sfuggite in qualifica a causa di un bloccaggio. La mia corsa è stata parecchio lineare, ho superato Vandoorne già nei primi giri, ma non sono riuscito a resistere al ritorno di Sebastian Vettel. Ma in questo momento non possiamo contrastare le Ferrari. Ora spero di stare meglio settimana prossima in Giappone e disputare una corsa in condizioni più normali!*» ●



IN RIPRESA di Alessandro Secchi

Williams quinta forza

PER LA TERZA VOLTA QUEST'ANNO STROLL E MASSA VANNO ENTRAMBI A PUNTI: SI ALLONTANA LO SPETTRO TORO ROSSO

Nell'ultima edizione del Gp della Malesia è giunto il terzo doppio arrivo a punti della stagione per la Williams dopo quelli in Austria (9° Massa, 10° Stroll) e Monza (7° il canadese e 8° il brasiliano). Curioso notare come in tutte e tre le occasioni i due piloti abbiano tagliato il traguardo uno dietro l'altro. A Sepang, con Lance 8° e Felipe 9°, il team di Grove ha collezionato altri punti importanti in classifica costruttori per allontanare il pericolo Toro Rosso dalla quinta posizione, ora lontana 13 punti dai 7 iniziali.

Questo non cambia il verso di una stagione tutto sommato negativa: la Williams è l'ultimo team motorizzato Mercedes per punti conquistati, lontanissimo dalla Force India destinata a confermare ancora una volta il quarto posto. Al momento, il team indiano ha il doppio dei punti rispetto al team di Sir Frank, 133 contro 65.

Tornando alla gara di Sepang, sia Stroll che Massa hanno rimediato ad una quali-

fica fuori dalla Q3, con il brasiliano undicesimo ed il canadese tredicesimo sulla griglia di partenza. Il ritiro di Kimi Raikkonen ancor prima del via ha consegnato gratuitamente una posizione ai due, i quali hanno girato insieme praticamente per tutta la corsa battagliando tra loro e anche con Stoffel Vandoorne in occasione delle soste ai box. Sono stati proprio i giri tra l'undicesimo ed il tredicesimo, quelli relativi ai cambi gomme, ad animare maggiormente la gara dei piloti Williams, non senza qualche polemica.

All'inizio del primo giro, complice una toccata con Esteban Ocon in curva 2, l'incolpevole Felipe Massa nel guadagnare complessivamente due posizioni ha terminato la tornata dietro al compagno, scattato meglio e rimasto fuori dai guai iniziali. Proprio il contatto con il francese, che ha lasciato segni sulla fiancata sinistra della Williams #19, potrebbe aver spinto per spirito di compensazione il team inglese

a far rientrare ai box per primo il brasiliano durante l'undicesimo giro, nonostante fosse alle spalle del compagno. Stroll, trovatosi superato da Felipe in uscita dalla sua sosta nel giro successivo, non ha gradito la scelta del team non risparmiando di sottolineare il tutto via radio. Poco male, comunque, perché trascorso un altro giro il canadese ha preso la scia del compagno sul rettilineo del traguardo riguadagnando di forza la posizione persa. Nella lotta, però, entrambi sono stati beffati da un Vandoorne in stato di grazia con la McLaren. Il belga, uscito dalla pitlane dopo la sua sosta proprio mentre sopraggiungevano le due Williams, ha approfittato della lotta tra i due per portarsi momentaneamente in 10° posizione, poi diventata 7° al traguardo.

Il prosieguo della corsa ha visto Stroll e Massa continuare uno dietro l'altro, separati da un distacco medio di 2/3 secondi, fino all'ottava e nona posizione finale. Risultato che porta altri sei punti in cascina per il team, consolidando la quinta posizione.

Se per il brasiliano la gara è iniziata con un contatto, il canadese ha pareggiato i conti addirittura dopo la bandiera a scacchi, quando nel giro di rientro non si è avveduto dell'arrivo di Vettel all'esterno di curva 5 andando dritto, evidentemente distratto, e colpendo la Ferrari del tedesco, rimasta poi parecchio danneggiata.

Per il canadese nessuna penalità per la manovra mentre Vettel, costretto ad abbandonare la monoposto e tornare ai box accompagnato da Wehrlein. Per la Williams il weekend malese si chiude positivamente considerando il risultato di gara, pur rimanendo all'interno di una stagione dalla quale ci si aspettava sicuramente di meglio. ●

GETTY IMAGES



Stroll (ottavo) e Massa (nono) hanno portato punti preziosi alla Williams per la corsa alla quinta piazza nel Mondiale Costruttori



SETTIMO SIGILLO

A Sepang, Vandoorne ha nuovamente fatto meglio del titolato compagno di squadra Alonso

LA PRESSE

Vandoorne al settimo cielo

IL BELGA RIPETE A SEPANG L'OTTIMO RISULTATO DI SINGAPORE E ORA VUOLE EGUGLIARE IL SUO ILLUSTRE CAPITANO, ALONSO

Il ritornello in casa McLaren, al termine di una promettente sessione di qualifica che aveva visto settimo Stoffel Vandoorne e decimo Fernando Alonso, era esattamente lo stesso di Singapore, dove le vetture della Casa di Woking si erano espresse sui migliori livelli stagionali. «*Ci viene bene il giro singolo ma per la gara non siamo ancora a posto. È durante il Gp che di solito facciamo fatica. Non dobbiamo quindi nutrire troppe illusioni!*». Un po' per scaramanzia, un po' per esperienza, entrambi i piloti e il boss Eric Boullier avevano mitigato le aspettative della vigilia, anche perché la pista di Sepang, parola del responsabile Honda Yusuke Hasegawa «*è molto affamata di energia e spremere al massimo la power unit*». E le facce disilluse, dietro a parole che non erano nemmeno state condivise a tavolino, apparivano davvero sincere. Soprattutto in virtù del fatto che il

divorzio tra McLaren e Honda è già stato annunciato. Con i britannici e gli uomini del Sol Levante ancora intenti a collaborare ma smaniosi di «sciogliere le righe» al termine della stagione, già concentra-

**SUBITO BENE
MA NON
CI ASPETTAVAMO
DI ESSERE COSÌ
COMPETITIVI
IN GARA**

STOFFEL VANDOORNE

”

ti ad aprire un nuovo ciclo rispettivamente con Renault e Toro Rosso, i nuovi partner annunciati alla vigilia della gara di Marina Bay. Il Gran Premio di Malesia ha invece smontato il castello costruito dagli uomini McLaren alla vigilia, con le due vetture che si sono confermate - se si esclude lo strabiliante Sergio Perez - prima forza alle spalle delle tre scuderie top. Roba da far riflettere sulle scelte compiute. Sarebbe davvero incredibile se in Honda avessero trovato il bandolo della matassa proprio ora che si separeranno dal partner storico che ha portato ad una serie incredibile di successi nel passato. E, tra i piloti di Eric Boullier, a vincere (ampiamente) la sfida di Sepang è stato Stoffel

Vandoorne. Il giovane fiammingo ha preceduto il più quotato compagno Alonso in qualifica, per confermarsi in gara, dove è stato a dir poco impeccabile nell'artigliare la quinta posizione e nel tenersi alla larga da ogni situazione che avrebbe potuto intaccare il suo ritmo.

Una prestazione pura e cristallina, che conferma il suo talento e che, per una volta, ridimensiona Fernando Alonso. Lo spagnolo, ancora una volta, ha distribuito complimenti un po' gratuiti ai suoi rivali (vedi Magnussen), facendosi notare più per le sue ormai celebri battute all'auricolare che in pista. Sul finale è stato mandato a quel paese da Sebastian Vettel, ostacolato a suo dire durante la manovra di sorpasso. Il 25enne belga, tornando a Vandoorne, ha colto la settima posizione, ripetendo il risultato artigliato nel corso dell'ultimo giro del Gp di Singapore. Ed ha ora l'obiettivo di fare meglio ed eguagliare il sesto posto ottenuto da Fernando Alonso a Budapest, miglior risultato sinora dell'accoppiata McLaren Honda nel 2017. «*Sin dalla prove mi sono trovato molto bene su questa pista - ha spiegato Vandoorne - . Era molto difficile fare previsioni sull'andamento del Gp, data l'interruzione della Fp2 che ha impedito a tutti di fare i necessari test in preparazione della corsa. Non ci attendevamo di essere così competitivi durante la gara, elemento che conferma il continuo lavoro dei nostri tecnici*». ●



GP MALESIA IL ROOKIE

di Massimo Costa



UN 14° POSTO DA DEBUTTANTE NEL CIRCUS

Con una Toro Rosso che in Malesia non ha brillato a livello di prestazioni, Pierre Gasly ha concluso il primo Gp in carriera chiudendo in quattordicesima posizione

SUTTON-IMAGES.COM

«Quando mi hanno detto che avrei corso a Sepang al posto di Kvyat non ci ho dormito la notte. Ero troppo emozionato». Pierre Gasly, 21 anni, ha commentato così il suo debutto nel Mondiale F.1 con la Toro Rosso. Nel box del team fantino o in quello della Red Bull vi aveva già stazionato da terzo pilota, ma il sol pensiero di ritrovarsi nel pieno del weekend di un Gp lo ha completamente stravolto. In positivo. E ha avuto anche parole carine per Kvyat: «Mi dispiace per lui, è un ottimo pilota, gli parlerò appena posso». Campione Gp2 nel 2016, emigrato via Red Bull in Giappone per correre nella non facile Super Formula (gare mediamente di 80 minuti con rifornimento benzina) dove occupa il 2° posto, Gasly ha convinto in Malesia. Nel primo turno libero, condizionato all'inizio dalla pioggia, si è piazzato 9°, poi nel pomeriggio con pista asciutta ha chiuso 15° risultando 7 centesimi più veloce del compagno di squadra Sainz.

Nella terza sessione si è piazzato 16° alle spalle dello spagnolo, a 3 decimi. In qualifica ha superato brillantemente la Q1 e in Q2 ha chiuso 15° in 1'32"558 nuovamente dietro a Sainz, 1'32"402. Insomma, ha costantemente girato sui tempi del capo squadra e questo è un segnale assai positivo. In gara non ha commesso errori ed ha portato la sua Toro Rosso al 14° posto finale. Quella è stata la posizione delle STR12 per tutto il weekend, non facile anche per Sainz, ritiratosi per un problema elettrico alla sua power unit Renault. Gasly ha combattuto con due problemi non indifferenti durante la corsa. Il primo, con un sedile che si è

Gasly buona la prima

NONOSTANTE UN SEDILE BALLERINO PIERRE CHIUDE 14° IL SUO GP D'ESORDIO. E ORA VUOL COSTRUIRSI IL FUTURO



rivelato non adatto a lui. Come è possibile che ciò accada in F.1 dove ogni particolare è visionato con attenzione maniacale? E soprattutto, dopo che nelle libere e in qualifica questo problema non era emerso.

A partire dal primo giro, Gasly nelle curve veloci con grande sorpresa si è accorto che si muoveva all'interno dell'abitacolo e questo, a lungo andare, gli ha provocato dolori alla schiena. Per Suzuka, circuito che ben conosce avendovi svolto con la Super Formula sia i test pre-campionato sia la prima prova stagionale (decimo classificato), si provvederà a rifare il sedile. Il secondo problema in gara per Gasly, è arrivato dalla borraccia, molto utile nel caldo umido di Sepang: «L'acqua mi

è finita tutta in faccia e così non ho praticamente potuto bere». Per quanto riguarda la gara, Pierre ha fatto una severa auto-

critica: «Forse abbiamo fatto il cambio gomme un po' prima di quanto mi aspettassi e dopo ho spinto forte, ma l'ho pagata nel finale. A Suzuka dovrò gestire meglio le gomme». Non era comunque uno dei migliori weekend per la Toro Rosso. La conferma arriva dalle difficoltà incontrate da Sainz, quarto a Singapore, anche se per la corsa le cose erano migliorate: «Rispetto alle prove e alla qualifica, in gara la vettura andava meglio e si poteva provare a tentare di prendere qualche punto, ma un problema elettrico mi ha fermato». ●

NELLA PROSSIMA SFIDA AL GP DI SUZUKA DOVRÒ GESTIRE MEGLIO GLI PNEUMATICI

PIERRE GASLY





fotografie GETTY IMAGES

Kvyat giù dal Toro

È LA SECONDA BOCCIATURA DEI VERTICI RED BULL PER IL RUSSO CHE DEVE FAR POSTO A GASLY. NON È DECISIONE DEFINITIVA MA...

«**S**orry guys». Scusate ragazzi. Così, con voce rassegnata, Daniil Kvyat aveva comunicato via radio al muretto box Toro Rosso che il suo Gp di Singapore era terminato dopo appena 11 giri contro le barriere. Un crash e una sentenza per la sua tribolata carriera F.1. Il 23enne di Ufa, con appartamento a Roma, è stato messo in un angolo da Tost e Marko. 4 punti in 14 Gp contro i 48 colti dal compagno di squadra Sainz, diversi errori di guida, l'incidente assurdo a Silverstone, un rendimento globalmente al di sotto delle aspettative, polemiche non richieste, hanno portato a questa decisione. Per Kvyat è la seconda bocciatura ricevuta dai vertici Red Bull. Nel maggio del 2016 era stato clamorosamente retrocesso dal team diretto da Horner alla Toro Rosso per lasciare spazio all'emergente Verstappen. Kvyat aveva vissuto un 2015 assai positivo avendo

totalizzato 95 punti nel suo primo anno in Red Bull contro i 92 del compagno Ricciardo. Non male quindi. Arrivato nella squadra maggiore dopo una sola stagione con la Toro Rosso, Kvyat si era espresso sui livelli di Daniel. L'inizio del 2016 non è però stato dei migliori tra Melbourne (ritirato) e Sakhir (7°) mentre Ricciardo aveva colto due quarti posti. Nel terzo round, a Shanghai è arrivato il pronto riscatto con una bella 3ª piazza (il 2° podio della sua carriera dopo la 2ª piazza a Budapest 2015), proprio davanti a Ricciardo. Tutto appariva in discesa per Kvyat ma una volta tornato dalla Cina, mentre se ne stava tranquillo davanti alla TV, ha ricevuto la chiamata di Marko. Uno squillo che gli ha cambiato in peggio la carriera. Marko lo aveva avvertito che quello di Sochi sarebbe stato il suo ultimo Gp con Red Bull, a partire dal Gp di Spagna il suo sedile sarebbe stato riempito

to da Verstappen. In Russia, Kvyat ha disputato un weekend terribile, colpendo al via Vettel un paio di volte. Nessuno era a conoscenza dei fatti e solo dopo si è capito perché Daniil fosse così nervoso al volante. Il prosieguo del 2016 alla Toro Rosso è stato molto complicato per il russo che aveva convinto Marko vincendo la Gp3 e ancora prima lottando in Renault 2.0. Kvyat aveva assicurato che l'inverno aveva portato consiglio. I fatti ci hanno consegnato una storia ben diversa e Daniil non è riuscito a smarcarsi da quella rabbia in corpo e da quella confusione mentale che lo ha accompagnato da quando ha ricevuto quella faticosa telefonata di Marko. E così, è stato messo a riposo. Ma non è detto che non possa tornare in gioco nel 2018. Al fianco di Gasly sulla Toro Rosso motorizzata Honda, la Red Bull non ha nessun altro pilota del suo vivaio da inserire. Dunque, che farà? Richiamerà in servizio un sempre più distrutto Kvyat (ma a che scopo se ormai sono due stagioni che è in crisi nera e questa ennesima bocciatura non avrà certo giovato alla sua psiche) oppure si dirigerà verso altri lidi, come Wehrlein per esempio. Considerando che Matsushita, Junior Honda, non pare garantire la solidità che la Toro Rosso cerca. Marko and company continuano a stupire la F.1, lanciando grandi piloti, ma anche distruggendone altri come niente fosse.

La regola di Marko colpisce ancora

La si potrebbe definire la regola Marko, quella della Red Bull dove le certezze acquisite da un pilota facente parte del programma Junior, possono venire smontate da un momento all'altro. Ora è Kvyat la vittima, ma proprio il russo ha rivestito i panni opposti quando alla fine del 2013 è stato promosso in F.1, alla Toro Rosso, al posto di Da Costa, che era il candidato numero uno. Un repentino innamoramento di Marko nei confronti di Kvyat aveva portato al tradimento nei confronti del portoghese, uscito rapidamente e senza reali motivi dal giro F.1. Quasi un anno dopo, nell'ottobre 2014, Kvyat è poi stato promosso alla Red Bull per sostituire Vettel, passato in Ferrari. Quel sedile però, sarebbe stato di logica per Vergne, al terzo anno di Toro Rosso e che tante cose buone aveva mostrato. E invece, no. Il francese si è ritrovato fuori dalla F.1 in un attimo (a parte un inutile ruolo di riserva in Ferrari) ed ora è Kvyat a pagare le conseguenze del metodo Marko. Oggi a te, domani a me... ●

PER DANIIL ANCHE 2 PODI IN FORMULA UNO

In F.1 dal 2015, Kvyat ha legato la sua carriera alla Red Bull con la quale ha ottenuto due podi. Passato alla Toro Rosso dopo pochi Gp del 2016 per far posto a Verstappen non ha brillato. Quest'anno ha conquistato solo 4 punti





GP
MALESIA
IL FUTURO

di Alessandro Gargantini

LA PRESSE

Cavallini sognanti

IMPEGNATI ENTRAMBI NELLE LIBERE GIOVINAZZI E LECLERC PROSEGUONO IL LORO PROCESSO DI CRESCITA IN VISTA DEL 2018

La marcia di avvicinamento a un ruolo di prima guida in Formula Uno ha visto le due giovani leve della Ferrari Antonio Giovinazzi e Charles Leclerc procedere affiancati a Sepang, dove i due junior della Rossa si sono ritrovati in pista per la disputa del primo turno di prove libere. Con il monegasco che ha indossato le vesti blu Sauber che il pugliese aveva ve-

stito a Melbourne e Shanghai in sostituzione dell'infortunato Pascal Wehrlein. Curiosamente, in entrambe le occasioni, Giovinazzi non aveva nemmeno potuto disputare il primo turno di prove libere, dato il comportamento del tedesco che solo all'ultimo aveva deciso di fare un passo indietro. Per Charles Leclerc il debutto è stato senz'altro positivo, visto che la squadra

GETTY IMAGES

CHARLES GRAN DEBUTTO SU SAUBER

È stato senza dubbio positivo il debutto di Charles Leclerc sulla Sauber dove ha fatto segnare un tempo migliore di quello del titolare Wehrlein. Sopra Giovinazzi sceso in pista a Sepang con la Haas



di Hinwil l'ha tenuto in pista per una decina di giri, dove è riuscito a fare meglio del tedesco di oltre quattro decimi. Un vero smacco per l'orgoglioso pilota di Toto Wolff, che ha giustificato l'episodio puntando il dito sul comportamento anomalo dei freni, che lo ha rallentato e costretto ad un fuori pista. Non ha nemmeno fatto caso al disagio del compagno Charles Leclerc, che dopo essere sceso dalla vettura si è focalizzato solo sul lavoro svolto: «Sono davvero soddisfatto della mia prima esperienza in Sauber. Nonostante le condizioni del tracciato, molto insidioso e umido, sono rimasto in pista una decina di giri. Non ho accusato alcuna pressione, anzi mi sono pure divertito. Ma la cosa più importante per me è che ho avuto ottime sensazioni e il team mi ha detto di essere soddisfatto del mio operato. Un bel feed-back che mi rende impaziente nell'attesa della prossima uscita ad Austin».

«Peccato abbandonare Sepang»

Pochi metri distante, Antonio Giovinazzi si è invece espresso con toni decisamente più ordinari. Solo sei giri per il pilota di Martina Franca, che dopo l'installation lap ha percorso solo pochi chilometri con le intermedie su una pista che conosce molto bene e sulla quale solo dodici mesi fa ha ottenuto una delle sue più belle vittorie nella Gp2 Series. Antonio non aveva nulla da dimostrare in Malesia e, piccola consolazione, è stato meglio sacrificare la concorrenza su una pista che per lui non ha segreti e che l'anno prossimo uscirà dal calendario. «Non è stata una sessione particolarmente lunga per me, ed è stato un peccato perché questo tracciato che abbandoneremo comunque mi piace molto - ha spiegato il pugliese, che ha girato ad un decimo da Romain Grosjean - È stata una breve esperienza, nella quale ho svolto il lavoro che mi ha chiesto la squadra».

Sviluppi inattesi nel mercato?

Da un lato, l'emozione e l'adrenalina del debutto con Sauber per Leclerc. Dall'altro, la normalità di Antonio, più avanti nel suo percorso di avvicinamento a un ruolo da titolare e desideroso di capire cosa gli riserverà il futuro. Anche perché il mercato in questo momento è particolarmente in fermento. Il posto tecnicamente libero (Kvyat è ancora sotto contratto) accanto a Pierre Gasly alla Toro Rosso nel 2018 potrebbe portare a inattesi sviluppi e non è escluso che si potrebbe liberare una posizione nel Team Haas. Il team faentino accanto al ventunenne di Rouen preferirebbe un pilota di esperienza. E al momento Honda non ha candidature adeguate di piloti del Sol Levante, la soluzione potrebbe prendere quota. ●

An event by



Twitter Facebook Instagram YouTube WWW.MOTORSHOW.IT

FORE

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

MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



PASSIONE A 360 GRADI

ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!





VISTO CON **GIORGIO STIRANO** di Alessandro Bucci

Mercedes non certo perfette

L'ingegnere Giorgio Stirano, classe 1950, è un personaggio poliedrico che ha attraversato diverse epoche del motorsport, dando seguito a numerosi progetti e affrontando sfide in tante categorie, inclusa la Formula Uno. Ex Direttore Sportivo, nonché in seguito capo tecnico e capo progettista dell'Osella Squadra Corse, Stirano grazie ai buoni risultati ottenuti nelle categorie minori (in particolare nella F.2 con al volante della sua creature Eddie Cheever) approdò nella massima formula nel 1980 con la Osella Fa1, alla quale fece seguito il modello Fa1B disegnato in collaborazione con Giorgio Valentini. Alla parentesi sfortunata con il team di Verolengo seguì la consulenza per Alfa Romeo nell'84, prima del ritorno con la scuderia Forti a metà Anni '90 nei panni di Direttore Sportivo, progettando la F04. Attivo anche come scrittore e opinionista, Stirano è rimasto abbastanza ben impressionato dal Gp della Malesia, non mancando di fornire uno sguardo critico sugli aspetti migliorabili della categoria regina.

- Ingegnere, iniziamo parlando della grandiosa vittoria di Verstappen. L'olandese a Sepang ha mostrato il suo volto migliore, concorda?

«Sul fatto che Max sia un talento e che abbia le capacità psicologiche per gestire una gara arrivando alla vittoria, penso non ci siano dubbi. Certo, dopo un periodo no, Verstappen era chiamato a vincere e in Malesia c'è riuscito, potendo contare su una macchina perfetta che ha consentito a Max di sopravanzare Hamilton e guidare il gruppo».

- A Sepang Mercedes è apparsa un po' in affanno, mentre Red Bull volava. A suo giudizio, quali elementi hanno penalizzato il team tedesco rispetto a quello austriaco su questa pista?

«Difficile dirlo. Sicuramente Mercedes ha fatto un passo indietro, probabilmente dal punto di vista della messa a punto, non credo la scuderia tedesca si sia risparmiata. Bottas ha avuto problemi di assetto, penso sia mancata la chimica in generale».

- Vettel ha realizzato una bellissima rimonta basata su una strategia Ferrari molto azzeccata. Dove ha fatto maggiormente la differenza Seb?

«La Ferrari ha dimostrato di avere una vettura superiore alla concorrenza in tutte le condizioni a Sepang. Vettel ha fatto una gara molto buona e, se fosse partito davanti, molto probabilmente avrebbe vinto. Il tedesco ha mantenuto la calma ed ha approfittato di tutte le situazioni. La strategia è stato

DALLA CONFERMA CHE MANCAVA A VERSTAPPEN DOPO UN PERIODO BURRASCOSO, PASSANDO ALLA GRANDE RIMONTA DI VETTEL PER ARRIVARE AL PASSO INDIETRO DELLE FRECCHE D'ARGENTO. LO SGUARDO DI GIORGIO STIRANO SUL GP DELLA MALESIA

A SEPANG LE W08 HANNO FATTO UN PASSO INDIETRO, FORSE SUL VERSANTE DELLA MESSA A PUNTO

GIORGIO STIRANO





un pezzetto della rimonta».

- Il ritiro di Raikkonen ancor prima del via è stato un altro duro colpo per la Ferrari in un periodo difficile.

«Beh, proviamo a vederla così: se Kimi fosse partito nelle prime file, probabilmente, sarebbe finito davanti a Vettel ed è chiaro che la Ferrari deve puntare sul tedesco. Non credo sarebbe stato semplice per Raikkonen cedere la posizione al rimontante Vettel. Il Cavallino Rampante in ottica campionato Piloti ha comunque ottenuto il massimo con il quarto posto di Seb».

- Come ha visto l'episodio del doppiaggio di Vettel su Alonso?

«Non ho visto un'azione di ostruzionismo evidente da parte dello spagnolo come hanno affermato in molti. Fernando ha il suo bel caratterino, ma può capitare in un'ora e mezza di gara che un pilota impieghi un attimo in più a spostarsi».

- È stupito dal basso degrado incontrato dalle gomme Soft a Sepang? Ocon ha fatto oltre 50 giri su quel tipo di miscela.

«Abbastanza, sicuramente le gomme non sono state un problema in Malesia. Bisogna incrociare la prestazione con la durata e se allunghi la prima,

cala la seconda. Non è facile operare la scelta. A Sepang si trattava di capire come gestire le gomme e massimizzarne gli effetti. Nonostante ci fosse una temperatura non troppo bassa e la pista non fosse molto calda, quanto piuttosto umida, gli pneumatici si sono rivelati stabili».

- Veniamo al caso Budkowski ex Fia: condivide la preoccupazione dei top team circa il periodo troppo breve di gardening?

«Decisamente. Budkowski aveva accesso ad una piattaforma di informazioni molto sviluppata ed era uno dei pochi a vedere tutte le vetture nel

dettaglio. Attualmente c'è una barriera di informazioni tra una squadra e l'altra molto elevata. Stiamo parlando di dati sensibili che costano molto e, in F1, per fare un piccolo miglioramento occorre fare molto lavoro. Un'informazione passata da una parte all'altra ha un significato pesante. Mi stupisce che la Fia abbia un gardening di tre mesi, personalmente farei più di un anno. Capisco perfettamente la preoccupazione che c'è in merito».

- Le piace la massima serie attuale?

«Le gare odierne ogni tanto sono divertenti, ma al giorno d'oggi non si riescono a scrivere regolamenti che lascino sufficiente libertà di progettazione e questo aspetto non lo gradisco affatto. I regolamenti restrittivi conducono al monotipo, ormai le vetture sono tutte uguali e questa situazione porta sì ad un livello di prestazioni elevato, ma al contempo ad avere poche idee. L'ultima decisione importante risale al 2009 penso, quando Ross Brawn non montò il Kers (avendone facoltà) e vinse il Mondiale. La Fia ha potenziato il suo management, ma non si è posta il problema di cambiare il regolamento nella suddetta direzione e il gioco è diventato prevedibile». ●

**LA FERRARI
IN MALESIA ERA AL
TOP. SE SEB FOSSE
PARTITO DAVANTI
PENSO CHE
AVREBBE VINTO**

GIORGIO STIRANO

”

**PER STIRANO NANDO NON
VOLEVA RALLENTARE SEB**

Vettel nel doppiaggio di Alonso ha perso tempo, anche se - secondo l'ingegner Stirano - lo spagnolo non ha posto in essere un comportamento dichiaratamente ostruzionistico



NELLE PROVE LIBERE
FRIDAY DRIVER
SCATENATI

Il primo turno di prove libere a Sepang, funestato dal maltempo, ha visto scendere in pista diversi piloti di riserva, ad iniziare dal talento della Fda Charles Leclerc apparso in buona forma al volante della Sauber. Oltre al campioncino monegasco, si sono visti in azione il già citato Antonio Giovinazzi su Haas, Sean Gelael su Toro Rosso e Sergey Sirotkin della Renault, autore di un buon decimo tempo a +4"559 dalla vetta.

LA F1 A SCUOLA

AUSTRALIANI
PROMETTENTI

In occasione del Gp della Malesia si sono tenute le Finals del progetto F1inSchools, competizione multidisciplinare STEM (scienza, tecnologia, ingegneria e matematica) che vede coinvolti ragazzi di giovanissima età provenienti da tutto il mondo raggruppati in team nazionali. Gli studenti, utilizzando software CAD / CAM, sono chiamati a disegnare e realizzare vetture in miniatura spinte da cartucce CO2, che vengono poi testate su una pista nylon e cronometrate dal loro lancio sino alla linea d'arrivo. Le squadre devono inoltre raccogliere sponsorizzazioni e gestire bilanci per finanziare la ricerca, i loro viaggi e il loro alloggio. Ricordiamo che F1inSchools vede l'appoggio dei team di Formula Uno, incluso il fornitore di pneumatici Pirelli. (vedi foto studenti ai box dei team F1). Ad aggiudicarsi il trofeo 2017 è stata l'Australia (detentrici del record 2016) grazie al team Hyperdrive, formato da quattro ragazzi di età compresa tra i 15 e i 17 anni iscritti alla Trinity Grammar School di Kew, Victoria. Il premio è stato presentato nientemeno che dall'attuale CEO della Formula 1 Chase Carey.

POSSIBILE PASSAGGIO DEL TECNICO DALLA FIA ALLA RENAULT

BUDKOWSKI SCATENA
TANTE POLEMICHE

Marcin Budkowski, in seno al gruppo Fia in veste di responsabile del dipartimento tecnico per la Formula Uno dalla fine del 2014, il 26 settembre ha colto tutti di sorpresa lasciando con effetto immediato il suo ruolo. L'ex aerodinamico Ferrari e McLaren, stando ai rumors circolati a Sepang, sarebbe in procinto di accasarsi con il team Renault dopo i tre mesi previsti di "gardening". I responsabili dei top team appartenenti allo Strategy Group si sono riuniti per discutere la situazione, preoccupati soprattutto che Budkowski, passando alla Casa francese o a un'altra scuderia, possa fornire loro informazioni sensibili, vista la precedente posizione. Il polacco è infatti a conoscenza dei segreti di tutti i team, i quali inviano i progetti alla Fia per assicurarsi che siano conformi al regolamento. I team boss hanno discusso anche del periodo di gardening, sostenendo che tre mesi sono troppo pochi per approdare a una scude-

ria dopo essere stato a capo del dipartimento tecnico della Formula Uno. Le responsabilità di Budkowski sono state assunte da Charlie Whiting. «Prenderemo delle misure, Marcin ha avuto posizioni privilegiate nella galleria del vento vedendo dettagli particolari e importanti. Stiamo parlando di segreti nei quali i team investono milioni di euro, non possono finire ad una squadra rivale» ha esordito il team principal Red Bull Chris Horner, rispondendo alla domanda di un giornalista nella conferenza stampa riservata ai team, aggiungendo: «Un periodo di tre mesi di stop per poi vedere riapparire Budkowski in un team competitivo in F1 è del tutto inadeguato. Discuteremo la cosa nel prossimo incontro dello Strategy Group». Otmar Szafnauer, COO della Force India, ha fatto eco alle parole di Horner suggerendo l'ipotesi di un anno di gardening al fine di far sì che le informazioni assimilate da Budkowski risultino abbastanza obsolete.



ACCORDO RINNOVATO

ALTRI TRE ANNI
PER SHANGHAI

È di tre anni il rinnovo stipulato tra Liberty Media e i responsabili del Gp della Cina. L'annuncio è stato comunicato in occasione del weekend malese, a Sepang. Chase Carey, boss di Liberty Media, ha dichiarato: «Siamo felicissimi di aver raggiunto un accordo che vedrà la storia del GP della Cina di Formula 1 proseguire per almeno altri tre anni. La Cina ha già dimostrato grande interesse per il nostro sport e crediamo fermamente che ci sia ancora un grande potenziale inesplorato».

LENTE D'INGRANDIMENTO



Sopra, la premiazione dei ragazzi di "F1inSchools", con i boys australiani al top. A destra, foto ricordo con Bottas



INVERSIONE DI DATE 2018

SCAMBIO TRA CINA E BAHRAIN

Il Consiglio Mondiale deve ancora approvare formalmente le nuove date dei rispettivi Gran Premi, ma circola voce che i Gran Premi di Cina e Bahrain si scambieranno le date nella stagione 2018. A Sakhir si correrà l'8 aprile invece che il 15, data riservata ora all'appuntamento di Shanghai. Nell'epoca recente della Formula Uno era già accaduto che il Gp del Bahrain precedesse l'evento cinese, rispettivamente nel 2014 e nel 2016.

DURANTE LA FP2

TOMBINO PER GROSJEAN

A circa mezz'ora dal termine delle Fp2, Romain Grosjean è uscito di pista in curva 13 dopo essere passato su un tombino mal posizionato all'interno del cordolo. Il tombino ha causato la rottura della posteriore destra della Vf-17 del francese, facendogli perdere il controllo a 280 km/h prima di impattare contro le barriere. Nessun pilota e nessun team è stato ritenuto responsabile dell'accaduto, così la Fia ha concesso un bonus di tempo ai meccanici della Haas per riparare la vettura di Grosjean.



È UNA DELLE MONOPOSTO PIÙ COMPETITIVE E VINCENTI DI OGNI EPOCA

LA FERRARI F2001 DI SCHUMI ANDRÀ ALL'ASTA A NEW YORK

La vettura con cui Michael Schumacher centrò il suo quinto e ultimo successo al Gp di Montecarlo verrà messa all'asta il 16 novembre al Sotheby's Contemporary Fine Art di New York. La F2001, nella foto sopra, monoposto che consentì al Cavallino Rampante di centrare il titolo Costruttori e quello Piloti con il Kaiser di Kerpen nel 2001, è entrata di diritto nella Storia del Motorsport come una delle macchine più competitive e vincenti ogni epoca, richiamando alla mente il periodo d'oro della Scuderia Ferrari che intercorse dal 2000 al 2004. La collaudata coppia di piloti Schumacher-Barrichello, al volante della F2001 conquistò 179 punti, con un totale di 9 vittorie e 24 piazzamenti a podio, battendo sonoramente la concorrenza. La F2001 telaio s/n 211 che sarà messa all'asta, vista in azione anche al GP d'Ungheria del 2001 (corsa nella quale Michael Schumacher festeggiò il titolo), si stima sarà venduta per 4 milioni di dollari.

NON RISPONDE A CHI GLI CHIEDE SE ACCETTEREBBE DI CORRERE IN FERRARI

MAX PER ORA NON PENSA AL... 2019

A Sepang stuzzicato dalla domanda in conferenza stampa, Max Verstappen ha così risposto a chi gli chiedeva: «*Correresti mai accanto a Sebastian in Ferrari? «Io in Ferrari con Vettel? Non voglio guardare troppo avanti nel futuro. Devo essere concentrato sul presente. Cercare di chiudere al meglio la stagione e poi concentrarmi sulla prossima perché so dove sarò. Prima di pensare al 2019 c'è ancora tanto tempo».*



Sabato 30 settembre Max ha compiuto 20 anni e li ha festeggiati con questa torta. Sopra, il tombino che ha causato il crash di Grosjean nelle prove libere

GROSJEAN SBATTE E...

MASSA DICE LA SUA!

«Io ho già preso una molla in testa, quindi prendere un tombino sarebbe stato decisamente troppo per me per la verità». Scherza Felipe Massa parlando del crash anomalo che ha messo kappad Grosjean decretando lo stop anticipato della seconda sessione di prove libere. «Romain era davanti a me e ha preso un tombino - ha raccontato l'ex ferrarista - ed è volato fuori pista. Per fortuna che il tombino non è volato addosso a me come invece ha fatto la molla nel 2009 a Budapest».

PER SUPERARE I GUAI

TEST FRENI PER HAAS

Il team Haas, ancora alle prese con problemi all'impianto frenante, ha testato nel corso delle prove libere di Sepang i nuovi dischi freno della Carbon Industrie, oltre al nuovo impianto di raffreddamento. Componente, quest'ultima, che ha costretto il team americano ad effettuare svariate prove nell'arco della stagione, passando dai freni Brembo a quelli della Carbon Industrie e viceversa con la speranza di risolvere una volta per tutte gli annosi problemi che hanno minato il percorso di Romain Grosjean.





PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Ocon	2°	24"456
Hülkenberg	9°	24"872
Magnussen	10°	23"766
Massa	11°	23"791
Grosjean	11°	24"912
Stroll	12°	24"109
Gasly	12°	25"044
Vandoorne	13°	24"580
Palmer	13°	25"558
Hamilton	26°	23"489
Alonso	26°	25"798
Verstappen	27°	23"652
Vettel	27°	23"695
Bottas	28°	23"676
Ricciardo	29°	24"199
Pérez	30°	24"314
Grosjean	33°	24"419
Wehrlein	37°	25"060
Ericsson	38°	24"719
Hülkenberg	50°	25"714

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	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	56	1.30"01"290	206.889	1'34"467	50
2°	18	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 12"770	206.401	1'34"452	48
3°	15	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	56	a 22"519	206.030	1'34"770	55
4°	12	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	56	a 37"362	205.467	1'34"080	41
5°	10	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 56"021	204.765	1'35"284	44
6°	8	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	56	a 1'18"630	203.920	1'35"591	32
7°	6	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	55	a 1 giro	202.673	1'35"931	49
8°	4	L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	202.312	1'36"627	46
9°	2	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	202.080	1'36"944	44
10°	1	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	55	a 1 giro	201.468	1'37"075	36
11°		F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	55	a 1 giro	201.367	1'36"501	55
12°		K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	55	a 1 giro	201.261	1'37"192	46
13°		R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	55	a 1 giro	201.231	1'35"796	49
14°		P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	201.176	1'37"170	45
15°		J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	200.957	1'37"186	45
16°		N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	55	a 1 giro	200.953	1'34"266	52
17°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	55	a 1 giro	200.637	1'36"395	53
18°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	54	a 2 giri	199.351	1'36"630	54

NON CLASSIFICATI

	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	29	Elettrico	199.913	1'38"123	27
	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	N.P.	Turbo	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL QUINDICESIMO GRAN PREMIO

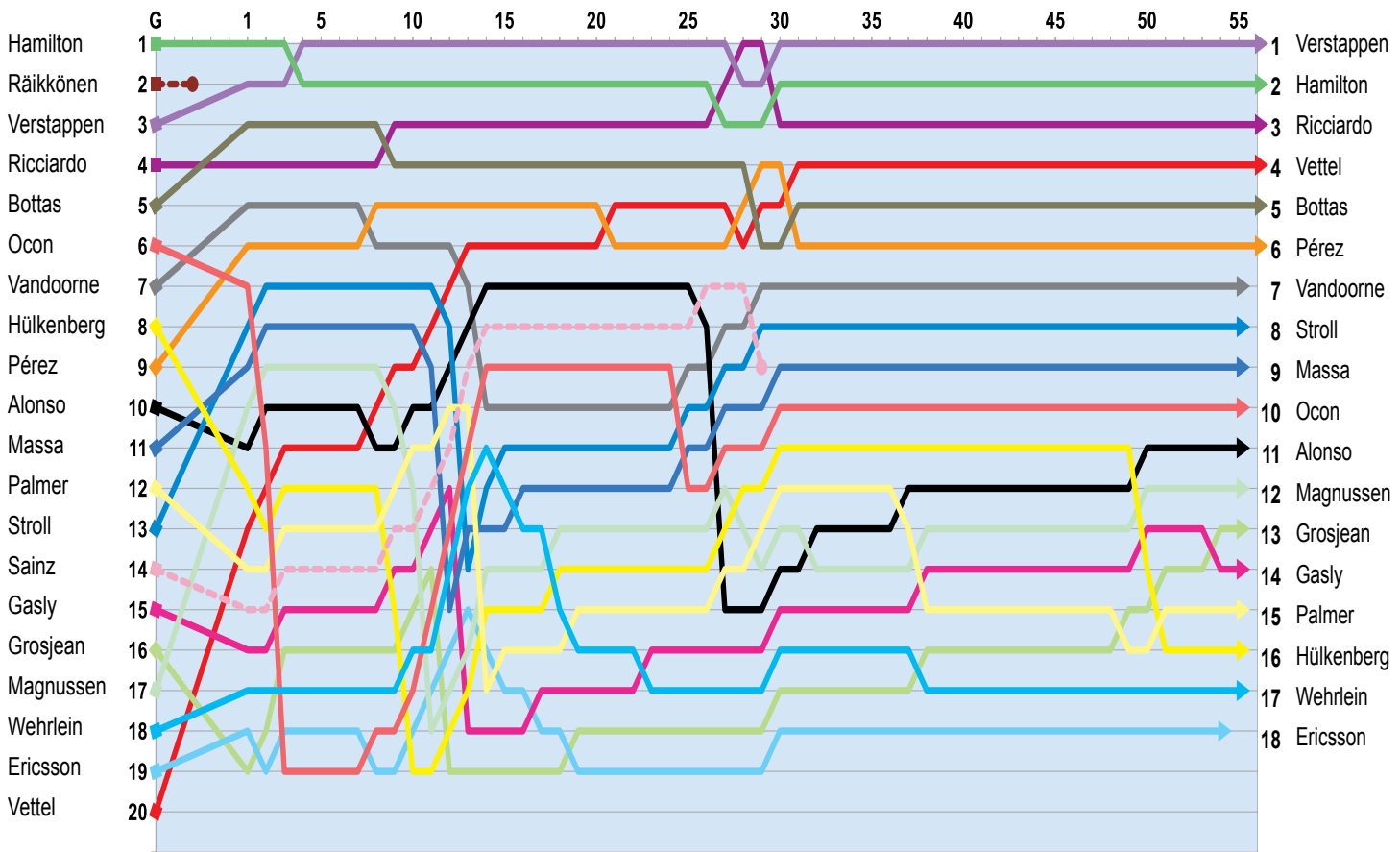
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	4	4	4	3	3	3
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	3	3	3
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	5	5	6	3	3	3
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	5	5	5	3	3	3
FERRARI	VETTEL	FERRARI	5	5	5	3	4	4
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	4	4	3	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	4	4	4	3	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	4	4	4	3	3	2
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	4	4	4	3	3	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	4	4	4	3	2	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	7	9	9	7	6	5
MCLAREN	VANDOORNE	HONDA	7	10	10	7	6	6
TORO ROSSO	KVYAT	RENAULT	5	5	5	3	4	4
TORO ROSSO	SAINZ	RENAULT	4	4	5	3	3	4
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	4	4	4	4	3	3
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	4	4	4	4	4	4
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	4	4	5	3	4	4
RENAULT	PALMER	RENAULT	4	5	5	3	4	4
SAUBER	ERICSSON	FERRARI (2016)	4	4	4	4	3	4
SAUBER	WEHRLEIN	FERRARI (2016)	4	4	4	4	3	4

MALESIA | 15ª gara del mondiale F1 | 1° ottobre 2017 | Sepang International Circuit (5,543 km)
 | Distanza: 310,408 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e poco nuvoloso 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 PENANG
 270 METRI PRIMA DELLA CURVA 15

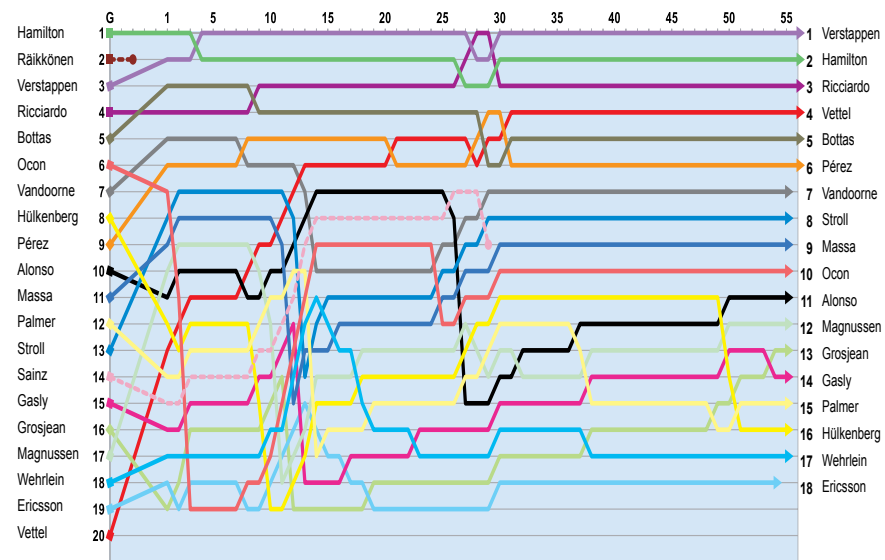
QUALIFICAZIONI

Hamilton	327.1
Stroll	326.2
Bottas	325.9
Pérez	324.3
Ocon	324.1
Raikkonen	323.8
Massa	323.6
Magnussen	322.0
Grosjean	320.8
Hülkenberg	320.7
Ricciardo	319.9
Verstappen	319.6
Sainz	319.4
Gasly	318.4
Palmer	317.9
Wehrlein	316.0
Vandoorne	313.3
Alonso	311.3
Ericsson	311.2
Vettel	156.1

GRAN PREMIO

Vettel	332.9
Grosjean	330.5
Ocon	325.3
Stroll	325.1
Massa	322.6
Pérez	320.8
Hamilton	320.8
Hülkenberg	320.2
Palmer	318.6
Magnussen	318.4
Verstappen	317.1
Gasly	317.0
Ricciardo	316.7
Alonso	316.0
Vandoorne	314.5
Sainz	312.5
Bottas	311.2
Ericsson	306.8
Wehrlein	303.2

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 MALESIA IL TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN PROVA

NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+)
1'30"076 media 221.532 km/h
primato precedente:
F.Alonso (Renault R25, 2005)
1'32"582 media 215.536 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

S.Vettel (Ferrari SF70H)
1'34"080 media 212.104 km/h
primato precedente:
J.P.Montoya
(Williams FW26/BMW, 2004)
1'34"223 media 211.782 km/h

SULLA DISTANZA

NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+)
1h30'01"290 media 206,889 km/h
primato precedente:
G.Fisichella (Renault R26, 2006)
1h30'40"529 media 205,397 km/h

PROVE LIBERE

VENERDÌ 29 SETTEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Vettel	1'51"009	1'31"261
2° Raikkonen	1'50"734	1'31"865
3° Ricciardo	1'49"719	1'32"099
4° Verstappen	1'48"962	1'32"109
5° Alonso	1'50"597	1'32"564
6° Hamilton	1'51"518	1'32"677
7° Bottas	1'52"007	1'32"720
8° Pérez	1'54"669	1'32"862
9° Hülkenberg	s.t.	1'33"060
10° Ocon	1'53"896	1'33"096
11° Palmer	1'53"625	1'33"381
12° Massa	s.t.	1'33"394
13° Vandoorne	1'53"771	1'33"673
14° Stroll	1'52"295	1'33"818
15° Gasly	1'52"380	1'34"043
16° Sainz	s.t.	1'34"104
17° Grosjean	1'56"211	1'34"118
18° Magnussen	s.t.	1'34"343
19° Wehrlein	1'55"652	1'35"246
20° Ericsson	s.t.	1'35"697
21° Sirotkin	1'53"521	s.t.
22° Gelaet	1'54"610	s.t.
23° Leclerc	1'55"280	s.t.
24° Giovinazzi	1'56"339	s.t.

SABATO 30 SETTEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Raikkonen	1'31"880
2° Vettel	1'32"042
3° Ricciardo	1'32"091
4° Bottas	1'32"329
5° Hamilton	1'32"539
6° Verstappen	1'32"579
7° Pérez	1'33"209
8° Massa	1'33"240
9° Ocon	1'33"290
10° Vandoorne	1'33"321
11° Alonso	1'33"530
12° Stroll	1'33"538
13° Magnussen	1'33"787
14° Hülkenberg	1'33"871
15° Sainz	1'33"924
16° Gasly	1'34"206
17° Palmer	1'34"475
18° Grosjean	1'34"914
19° Ericsson	1'34"936
20° Wehrlein	1'35"045

NOTE

- (a) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti PU aggiuntive.
(b) Non presente in griglia.

POLE POSITION

SABATO 30 SETTEMBRE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'31"605	1'30"977	1'30"076	23"416	29"696	36"905
2° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'32"259	1'30"926	1'30"121	23"421	29"690	37"010
3° Verstappen	Red Bull RB13	1'31"920	1'30"931	1'30"541	23"561	29"817	37"091
4° Ricciardo	Red Bull RB13	1'32"416	1'31"061	1'30"595	23"633	29"853	37"083
5° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'32"254	1'30"803	1'30"758	23"577	30"000	37"081
6° Ocon	Force India VJM10	1'32"527	1'31"651	1'31"478	23"583	30"357	37"538
7° Vandoorne	McLaren MCL32	1'32"838	1'31"848	1'31"582	24"052	30"099	37"352
8° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'32"586	1'31"778	1'31"607	23"795	30"126	37"655
9° Pérez	Force India VJM10	1'32"768	1'31"484	1'31"658	23"551	30"330	37"432
10° Alonso	McLaren MCL32	1'33"049	1'32"010	1'31"704	23"984	30"160	37"560
11° Massa	Williams FW40	1'32"267	1'32"034		23"854	30"341	37"640
12° Palmer	Renault R.S.17	1'32"576	1'32"100		23"839	30"394	37"733
13° Stroll	Williams FW40	1'33"000	1'32"307		23"904	30"408	37"958
14° Sainz	Toro Rosso STR12	1'32"650	1'32"402		23"901	30"462	37"884
15° Gasly	Toro Rosso STR12	1'32"547	1'32"558		23"970	30"603	37"844
16° Grosjean	Haas VF-17	1'33"308			24"198	30"867	38"243
17° Magnussen	Haas VF-17	1'33"434			24"205	31"014	38"215
18° Wehrlein	Sauber C36	1'33"483			24"245	30"948	38"290
19° Ericsson	Sauber C36	1'33"970			24"277	31"146	38"547
20° Vettel	Ferrari SF70H	s.t.			24"374	36"357	48"073

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	7 Raikkonen Ferrari 1'30"121(b)	44 Hamilton Mercedes 1'30"076
2ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'30"595	33 Verstappen Red Bull 1'30"541
3ª FILA	31 Ocon Force India 1'31"478	77 Bottas Mercedes 1'30"758
4ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'31"607	2 Vandoorne McLaren 1'31"582
5ª FILA	14 Alonso McLaren 1'31"704	11 Pérez Force India 1'31"658
6ª FILA	30 Palmer Renault 1'32"100	19 Massa Williams 1'32"034
7ª FILA	55 Sainz Toro Rosso 1'32"402	18 Stroll Williams 1'32"307
8ª FILA	8 Grosjean Haas 1'33"308	10 Gasly Toro Rosso 1'32"558
9ª FILA	94 Wehrlein Sauber 1'33"483	20 Magnussen Haas 1'33"434
10ª FILA	5 Vettel (a) Ferrari s.t.	9 Ericsson Sauber 1'33"970

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)



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° L.Hamilton	281	18	25	18	12	25	6	25	10	12	25	12	25	25	25	18	-	-	-	-	-	-
2° S.Vettel	247	25	18	25	18	18	25	12	12	18	6	25	18	15	(i.)	12	-	-	-	-	-	-
3° V.Bottas	222	15	8	15	25	(m.)	12	18	18	25	18	15	10	18	15	10	-	-	-	-	-	-
4° D.Ricciardo	177	(m.)	12	10	(m.)	15	15	15	25	15	10	(i.)	15	12	18	15	-	-	-	-	-	-
5° K.Raikkonen	138	12	10	12	15	(i.)	18	6	(14°)	10	15	18	12	10	(i.)	(m.)	-	-	-	-	-	-
6° M.Verstappen	93	10	15	(m.)	10	(i.)	10	(m.)	(m.)	(i.)	12	10	(m.)	1	(i.)	25	-	-	-	-	-	-
7° S.Pérez	76	6	2	6	8	12	(13°)	10	(i.)	6	2	4	(17°)	2	10	8	-	-	-	-	-	-
8° E.Ocon	57	1	1	1	6	10	(12°)	8	8	4	4	2	2	8	1	1	-	-	-	-	-	-
9° C.Sainz	48	4	6	(i.)	1	6	8	(i.)	4	(m.)	(i.)	6	1	(14°)	12	(m.)	-	-	-	-	-	-
10° N.Hülkenberg	34	(11°)	(12°)	2	4	8	(m.)	4	(i.)	(13°)	8	(17°)	8	(13°)	(m.)	(16°)	-	-	-	-	-	-
11° F.Massa	33	8	(14°)	8	2	(13°)	2	(i.)	(m.)	2	1	(m.)	4	4	(11°)	2	-	-	-	-	-	-
12° L.Stroll	32	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	(16°)	(15°)	2	15	1	(16°)	(14°)	(11°)	6	4	4	-	-	-	-	-	-
13° R.Grosjean	26	(m.)	(11°)	4	(i.)	1	4	1	(13°)	8	(13°)	(m.)	6	(15°)	2	(13°)	-	-	-	-	-	-
14° S.Vandoorne	13	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	(i.)	(i.)	(14°)	(12°)	(12°)	(11°)	1	(14°)	(m.)	6	6	-	-	-	-	-	-
15° K.Magnussen	11	(m.)	4	(m.)	(13°)	(14°)	1	(12°)	6	(m.)	(12°)	(13°)	(15°)	(11°)	(m.)	(12°)	-	-	-	-	-	-
16° F.Alonso	10	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	(12°)	-	(16°)	2	(i.)	(m.)	8	(m.)	(17°)	(i.)	(11°)	-	-	-	-	-	-
17° J.Palmer	8	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	(15°)	(11°)	(11°)	(m.)	(11°)	(m.)	(12°)	(13°)	(m.)	8	(15°)	-	-	-	-	-	-
18° P.Wehrlein	5	(m.)	-	(11°)	(16°)	4	(i.)	(15°)	1	(14°)	(17°)	(15°)	(m.)	(16°)	(12°)	(17°)	-	-	-	-	-	-
19° D.Kvyat	4	2	(m.)	(12°)	(12°)	2	(14°)	(m.)	(m.)	(16°)	(15°)	(11°)	(12°)	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-
20° M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	(11°)	(i.)	(13°)	(11°)	(15°)	(14°)	(16°)	(16°)	(18°)	(i.)	(18°)	-	-	-	-	-	-
21° A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° P.Gasly	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(14°)	-	-	-	-	-	-
- P.Di Resta	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- J.Button	0	-	-	-	-	-	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	503	18/15	25/8	18/15	12/25	25/0	6/12	25/18	10/18	12/25	25/18	12/15	25/10	25/18	25/15	18/10	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	385	25/12	18/10	25/12	18/15	18/0	25/18	12/6	12/0	18/10	6/15	25/18	18/12	15/10	-	12/0	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	270	0/10	12/15	10/0	0/10	15/0	15/10	15/0	25/0	15/0	10/12	0/10	15/0	12/1	18/0	15/25	-	-	-	-	-	-
4° Force India	133	6/1	2/1	6/1	8/6	12/10	-	10/8	0/8	6/4	2/4	4/2	0/2	2/8	10/1	8/1	-	-	-	-	-	-
5° Williams	65	0/8	-	0/8	0/2	-	0/2	2/0	15/0	1/2	0/1	-	0/4	6/4	4/0	4/2	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	52	2/4	0/6	-	0/1	2/6	0/8	-	0/4	-	-	0/6	0/1	-	0/12	-	-	-	-	-	-	-
7° Renault	42	-	-	2/0	4/0	8/0	-	4/0	-	-	8/0	-	8/0	-	0/8	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	37	-	0/4	4/0	-	1/0	4/1	1/0	0/6	8/0	-	-	6/0	-	2/0	-	-	-	-	-	-	-
9° McLaren	23	-	-	-	-	-	-	-	0/2	-	-	1/8	-	-	6/0	6/0	-	-	-	-	-	-
10° Sauber	5	-	-	-	-	0/4	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBIO GOMME

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

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-3°
Verstappen	4°-27°
Ricciardo	28°-29°
Verstappen	30°-56°





Nicholso

addio al mago

“JOHNNY NICK” SEPPE ESSERE CONTEMPORANEAMENTE MOTORISTA IRIDATO, E DRIVER IN FORMULA UNO E POWERBOAT. QUESTA È LA SUA INCREDIBILE STORIA

di Mario Donnini

Con la scomparsa di John Nicholson, avvenuta lo scorso 19 settembre, se n'è andato non solo un nome apprezzato e di sostanza nella galassia del Motorsport anglosassone, ma anche una gran parte di ciò che nostalgicamente restava dei favolosi Anni '70. Nato a Auckland, in Nuova Zelanda, il 6 ottobre 1941, Mister “Johnny Nick” è uno dei geni postmoderni di quel periodo stupendamente creativo che fu l'automobilismo britannico dei Seventies, la civiltà delle monoposto F.1 che si potevano comprare al supermercato dei pezzi di ricambio, realizzandole attorno al motore Dfv 8 cilindri e al cambio Hewland.

Componenti che per John Nicholson non avevano segreti, perché il più estremo e affidabile degli alchimisti del Ford Cosworth era proprio lui.

Mago capace di spremere dall'ormai vecchio motore quel pugno di cavalli in più e vincere, in un'epoca in cui la differenza tra Lotus, McLaren e Williams poteva farla proprio un pizzico di potenza magicamente trovata. E mentre Colin Chapman, patron Lotus, si affidava direttamente alla Cosworth stessa per avere supermotori non sempre affidabili - vedi la stagione 1977 -, la rinata Williams puntava per preparazioni e revisioni sulla Hesketh Grand Prix, la McLaren confidava sulle capacità dei motori Nicholson-McLaren sfornati dall'engineering di John Nicholson, che poi, all'ingresso societario di Ron Dennis a 1980 inoltrato prese una strada aziendale del tutto autonoma, pur mantenendo l'intestazione della McLaren stessa accanto al cognome.

Figlio d'arte e delle corse su acqua

John Nicholson nasce in una famiglia gloriosamente già coinvolta nelle corse acquatiche, laddove l'illustre genitore è top driver con le poderose powerboat.



LA SCOMPARSA DI JOHN NICHOLSON, AVVENUTA LA SCORSA SETTIMANA A 76 ANNI D'ETÀ, RIACCENDE I RIFLETTORI SULLA SUA STRAORDINARIA STORIA DI MOTORISTA SOPRAFFINO, PILOTA DI FORMULA UNO E CAMPIONE DI MOTONAUTICA. ADDIRITTURA NEL '74 TENTÒ IL DEBUTTO IRIDATO CON LA LYNCAR, MENTRE FITTIPALDI COI COSWORTH DA LUI PREPARATI VOLAVA VERSO IL MONDIALE

n pilota



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



DUE TENTATIVI IN F1 IRIDATA, NEL '74 E NEL '75

John Nicholson, in alto in un'immagine più recente, con la Lyncar si è iscritto a due Gp di Gran Bretagna consecutivi con la Lyncar, nel 1974, sopra, e nel 1975; non qualificandosi la prima volta e debuttando in gara la seconda, finendo stoppato da bandiera rossa a seguito del celeberrimo incidente multiplo alla curva Club



Ma "Johnny Nick" possiede qualcosa in più, amando anche le gare di monoposto e il banco prova, tanto che diviene, maturando, una sorta di stupenda creatura rinascimentale ecletticamente destinata a andar forte e eccellere senza soluzione di continuità sulle acque, in pista e in officina.

È proprio sfruttando la scia di un connazionale di quattro anni meno giovane, il celeberrimo Bruce McLaren - anche lui versatissimo e donato di grandi capacità di guida, di collaudo e gestione, oltre che di conoscenza della meccanica -, che John nel 1969, proprio l'anno prima della morte dello stesso Bruce in un test a Goodwood, avvenuta a fine primavera 1970, entra a collaborare con l'omonima Casa, che si difende bene in F.1 ma trae sostentamento, mercato e ricchezza soprattutto dai successi in Can-Am e nella neonata F.5000.

È il gancio che gli consente di lasciare la natia Nuova Zelanda per intraprendere un'avventura e una carriera che ben presto si riveleranno originalissime e dalle caratteristiche ineguagliate nel panorama motoristico mondiale.

Al volante è un dilettante professionale

Inserito in una monoposto John Nicholson mica va piano, anzi, si difende alla grande, ma non ha le caratteristiche del pilota professionista e in fondo neanche intende diventarlo. All'arrivo in Gran Bretagna ha già quasi trent'anni e sa bene che col casco in testa non potrà sognare, ma c'è pur sempre la possibilità di divertirsi e ben figurare, in un luogo che è il paradiso mondiale dei dilettanti che possono correre a buon livello e a costi umani. Così "Johnny Nick" prende come categoria di riferimento la Formula Atlantic, dove inizia nel 1971 al volante di una March privata, per poi passare l'anno successivo alla Lyncar, minuscolo marchio che deve i natali al fondatore, pilota e costruttore Martin Slater, altro sognatore di quel mondo esotico e semi esoterico che è l'automobilismo inglese nell'era delle kit-car.

L'ascesa verso la F.1

La verità è che John Nicholson vanta uno sponsor piccolo ma serio, la Pinch Plant di Bruno Drury, il quale, dopo i successi in F. Atlantic comincia a pensare a metà 1973 che potrebbe esserci spazio per un mini-programma addirittura in F.1 e qui comincia una delle storie più incredibili del mondo delle corse.

In effetti, il 33enne pilota e preparatore John Nicholson comincia il 1974 in un triplo ruolo impensabile se analizzato oggi. Da una parte è motorista della McLaren che con Emerson Fittipaldi si giocherà il mondiale in Formula Uno, in pista è - si fa per dire - suo rivale nelle gare inglesi non valide per il mondiale al volante della debuttante Lyncar nonché al Gp di Gran Bretagna, e nelle corse su acqua, nel frattempo, si è già segnalato quale possibile futuro protagonista anche nel Regno Unito.

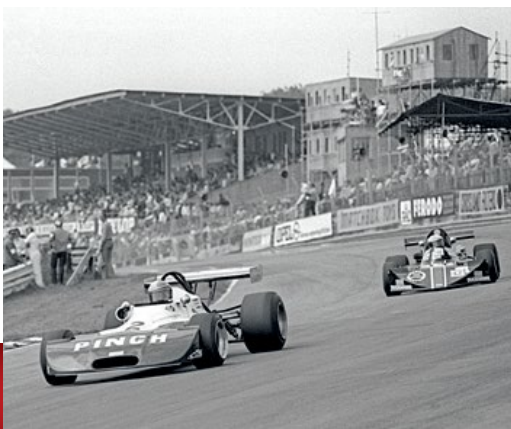
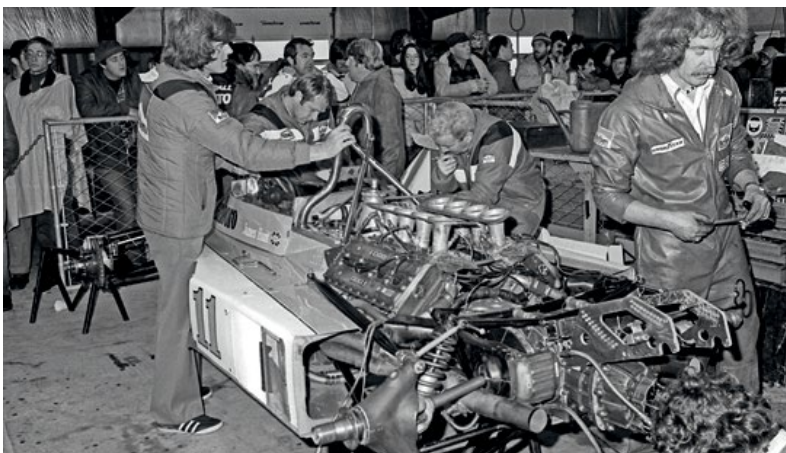
Quello stranissimo 1974

No, non sono chiacchiere, perché i Cosworth Nicholson McLaren portano al mondiale Emerson Fittipaldi, che nel finale del Glen brucia il ferrarista



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

Clay Regazzoni per una manciata di punti. Peccato, non esiste l'iride per i maghi del banco prova, senno "Johnny Nick" sarebbe campione del mondo, con tanto di albo a suo favore. Pazienza, lui al volante della Lyncar 006 debutta nella Corsa dei Campioni a Brands Hatch 1974, finendo non classificato, insieme al vecchio Graham Hill con la Lola.





CAMPIONISSIMO SULL'ACQUA

John Nicholson, sopra, fu più volte campione britannico Powerboat e estese il suo dominio sull'acqua fino all'inizio degli Anni '80. A lato, Emerson Fittipaldi su McLaren M23. Il team di Teddy Mayer vinse i mondiali 1974 (con Emmo) e il mitico 1976 (con Hunt) montando i motori Cosworth, nella foto al centro, curati dalla Factory di "Johnny Nick". In basso da sinistra, lo stesso Nicholson impagnato con la Lyncar in F.Atlantic, al centro, nell'International Trophy a Silverstone 1975 insieme alla March di Lella Lombardi e alla Safir di Tony Trimmer e, infine, sempre con la Lyncar 006 nell'unica gara iridata in cui riuscì a prendere il via, ossia il Gp di Gran Bretagna 1975, anch'esso disputato sul tracciato di Silverstone

Poi il colpaccio al Daily Express BRDC International Trophy a Brands Hatch, dove, con ventisette iscritti in lizza John imbocca la gara della vita e si piazza gran sesto, battendo, tanto per dirne una, l'Ensign del vecchio Brian Redman.

Ma sono gare non valide per il mondiale e il grande appuntamento è previsto per il Gp di Gran Bretagna, dove Nicholson su Lyncar tenta di qualificarsi, ma dei trentacinque iscritti ne verranno fatti partire solo venticinque e la concorrenza per un posto in griglia appare devastante.

John, a suo agio nelle prove libere, pur avendo montato un set di GoodYear a suo dire in grado di assicurargli il giro della vita, incappa in un errore e picchia forte la Lyncar, che non può essere riparata. Alla fine è 31esimo e fuori dalle coppe, staccato di 1"2 dall'ultimo qualificato. E qui spara il suo commento commovente, frutto di un automobilismo che non c'è più: «La sera di sabato 19 luglio, la mia stagione 1974 era già finita. Ero diventato pilota di F.1, ma il mio sponsor non era interessato a gare che non fossero inglesi. E io avevo da lavorare. Così, okay, magari se ne sarebbe parlato l'anno venturo».



In F.1 Johnny be good!

Morale della favola, il 1975 vede Nicholson impagnato sempre con la solita Lyncar 006, modificata specie nell'anteriore, con un'ala pronunciata per assicurare più carico. E comunque: «Correvo con la Lyncar per due motivi semplici. Andavo d'accordo col costruttore Slater e la faccenda costava poco». Fantastico.

In pista la solfa è la solita: nella Corsa dei Campioni a Brands Hatch dopo quindici giri Nick è già fuori col suo Cosworth tritato, dopo che in qualifica era stato battuto anche dal deb Maurizio Flammini su Williams, poi non partito.

Cambia la musica nel Daily Express BRDC International Trophy di Silverstone, dove Nicholson strappa uno stupendo undicesimo tempo in prova e in gara è buon tredicesimo, nel giorno dell'addio alla F.1 di Graham Hill.

Resta un'ultima pallottola da sparare: tentare la qualificazione al Gp di Gran Bretagna 1975 a Silverstone, con la solita Lyncar 006, con ventotto iscritti e ventisei partenti. Cosetta finalmente abbordabile. E con la Maki di Fushida e la Ensign di Wunderink che sembrano bolse, "Johnny Nick" becca l'ultimo posto disponibile in griglia, eguagliando il tempo di Jim Crawford al volante di una Lotus mai così in crisi.

In gara le cronache ufficiali lo riportano coinvolto nel famoso crash multiplo alla curva Club, ma la verità è che il neozelandese fu soppiato dalla bandiera rossa. Lì si fermò e finì la sua carriera iridata.

Campione sull'acqua

Nel 1976 fa il passo del gambero, correndo con una March F.2 in qualche prova dell'Europeo e nella serie Shellsport Gr.8 che ammette al via F.1, F.2 e F.5000. Tutto ciò mentre James Hunt col motore Cosworth Nicholson-McLaren batte Lauda e diventa iridato. Roba da film "Rush", insomma, con Nick per due volte su tre stagioni in veste di motorista top. Nel 1977 torna alle corse sull'acqua e nel 1979 è campione inglese ma l'anno dopo ha un crash gravissimo, con non meno di diciotto fratture alle costole. Ciò non gli impedisce nella prima metà degli Anni '80 di vincere altri tre titoli. Per poi vivere un breve ritorno di fiamma, stavolta nel mondiale endurance in categoria C2, facendosi pagare in natura la preparazione di motori con una guida qua e là.

Tre anni fa era andato in pensione. La sua azienda esiste ancora e dieci anni fa aveva provato a spingere con le sue unità le monoposto della Gp Masters, la categoria dei vecchi campioni.

L'ultimo suo vero balzo tra nomi noti, desiderosi di rinverdire gli allori di un mondo glorioso che ora, senza John Nicholson, appare più lontano e rimpianto. ●





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Juncadella-Vautier-Serralles (Mercedes); 2. Frijns-Leonard-Dennis (Audi); 3. Bortolotti-Caldarelli-Engelhart (Lamborghini)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Esattamente due anni e cinque mesi dopo il debutto vincente della Huracán Gt3 nella gara di Monza del Blancpain Gt con Fabio Babin, Jeroen Mul e Andrew Palmer, la Lamborghini ha potuto festeggiare a Barcellona il primo titolo in quella che è oggi la serie di riferimento a livello internazionale per la categoria. L'ultimo round della stagione ha laureato campioni assoluti Mirko Bortolotti e Christian Engelhart, primi anche nella classifica Endurance assieme ad Andrea Caldarelli. Non due ma ben tre titoli, considerando anche il successo ottenuto nella classifica Team assoluta. Un'affermazione storica, al termine di un weekend perfetto, che l'equipaggio del Grasser Racing Team ha confezionato con un terzo posto che si va ad aggiungere alle due vittorie di Monza e Silverstone e a quelle ottenute a Brands Hatch nella Sprint Cup dallo stesso duo Bortolotti-Engelhart. Un doppio titolo Piloti che si somma inoltre a quello messo a segno lo scorso anno nell'International Gt Open dalla coppia dell'Orange 1 Team Lazarus formata da Thomas Biagi e Fabrizio Crestani e ancora a quello del Gt Asia 2016 conquistato con la Fff Racing dagli altri due italiani Andrea Amici e Edoardo Liberati. «Questo è il risultato del duro lavoro svolto in questi ultimi tre anni. Sono orgoglioso di me stesso, dei miei compagni, del team ed ovviamente della "squadra" Lamborghini. Abbiamo dimostrato di essere costanti e veloci, facendo anche degli errori, che non sono stati molti per la verità, e adesso siamo qui a festeggiare». Con queste parole Bor-



Lambo

stile uragano

L'ULTIMO ROUND DELLA STAGIONE LAUREA CAMPIONI ASSOLUTI BORTOLOTTI E ENGELHART, PRIMI ANCHE NELLA CLASSIFICA ENDURANCE CON CALDARELLI

di [Dario Lucchese](#)



SCENE DI UN TRIONFO MEMORABILE

Caldarelli, Bortolotti e Engelhart, sopra e a sinistra, al top dopo un campionato vissuto da protagonisti con la Lambo. Nell'altra pagina, il loro Grasser Team, fa festa e, a destra, ecco l'apoteosi della premiazione



tolotti, ha voluto rendere omaggio sul podio a tutti quelli che hanno avuto una parte in questo percorso. A celebrare con lui e con tutti gli altri c'erano "in primis" Maurizio Reggiani e Giorgio Sanna, rispettivamente Chief Technology Officer e responsabile del motorsport della Casa di Sant'Agata Bolognese, tra i primi a credere fermamente in questo progetto vincente. Il trentino, che alla pari di Engelhart e Caldarelli è uno dei cinque factory driver di Lamborghini Squadra Corse, ha avuto l'onore e "onere" di sostenere a Barcellona l'ultimo stint di guida, mantenendo saldamente la posizione che aveva ereditato da Caldarelli dopo un inizio difficile di Engelhart, che da secondo era inizialmente scivolato nono.

Davanti a lui ha concluso seconda la Audi di Stuart Leonard e Robin Frijns, già campioni della Sprint Cup e in questa occasione affiancati da Jake Dennis. Per i colori Mercedes la stagione si è invece conclusa proprio come era iniziata lo scorso aprile a Misano, con una vittoria; quella che sulla pista di casa sono riusciti ad assicurarsi Felix Serralles e Daniel Juncadella, in equipaggio con Tristan Vautier primi fin dopo la prima delle tre ore di gara. Disfatta totale invece per la Bentley; il ritiro per un problema tecnico della Continental Gt3, in quel momento in rimonta dal fondo con Andy Soucek, ha tolto ogni residua speranza in ottica campionato al suo compagno Vincent Abril, che alla vigilia della trasferta catalana doveva recuperare 22 punti proprio su Bortolotti e Engelhart. ●



È DIVENTATO CAMPIONE NELLA PRO-AM

Matschull vince in Ferrari

Con la gara spagnola, la decima del calendario, è andata in archivio l'edizione 2017 della Blancpain Gt Series e sono stati assegnati tutti i rimanenti titoli. A portare un successo in casa Ferrari è stato Alexander Matschull, campione Pro-Am. In Spagna il tedesco ha colto il secondo posto di classe assieme a Rinat Salikhov e Daniel Keilwitz, con i quali ha diviso la 488 Gt3 della Rinaldi Racing, per l'occasione finita dietro alla Lamborghini della Barwell Motorsport affidata all'equipaggio Abbott-Kodric-Kujala. Successo Ferrari anche nella Am, che ha visto imporsi con i colori del team Kessel Racing il sudafricano David Perel (in passato già protagonista nel Tricolore Gt), che per l'occasione si è alternato al volante con l'italiano Marco Zanuttini e Jacques Duyver finendo terzo sempre nella sua classe, che a Barcellona ha visto imporsi l'altra vettura di Maranello della Rinaldi Racing divisa da Rino Mastronardi e Pierre Ehret. Allo stesso trio Zanuttini-Perel-Duyver è andato il titolo Endurance Am, mentre quello Pro-Am è stato conquistato da Jonny Adam e Ahmad Al Harty con la Aston Martin dell'Oman Racing Team-Tf Sport.

MERCEDES PRIMA NELL'ULTIMA TAPPA

A lato, la Mercedes di Juncadella, Vautier e Serralles, al top davanti all'Audi di Frijns, Leonard e Dennis, nell'altra pagina. Sopra, terzi e titolati i Lambo boys Caldarelli, Bortolotti e Engelhart





Huracán forte anche in prova

CALDARELLI, ENGELHART E BORTOLOTTI AVEVANO BRILLATO ANCHE IN QUALIFICA, PIAZZANDOSI SECONDI DIETRO L'AUDI

Una prima parte di weekend che ha fatto da preludio ad un finale di stagione perfetto per la Lamborghini, che a Barcellona arrivava con lo stesso BoP di Spa ed un restrittore da 39mm, leggermente penalizzante in rettilineo. Il primo acuto è stato il secondo tempo ottenuto in qualifica dalla Huracán divisa da Caldarelli, Engelhart e Bortolotti al termine di una qualifica condizionata dalla pioggia, con la pista che si è comunque andata progressivamente asciugando, oltre che da due bandiere rosse esposte rispettivamente all'inizio della prima e della terza sessione. Alla fine l'equipaggio del Grasser Racing Team ha pagato 238 millesimi dalla Audi che Robin Frijns, neo-campione della Sprint Cup con il Team Wrt, è riuscito a piazzare in pole. In casa Lamborghini non si sono commessi errori di sorta. Caldarelli, uscito con le "rain" nel primo turno sarebbe stato il più veloce se non avesse smesso di piovere; ma al-

la fine è scivolato quinto, visto che si è preferito risparmiare un set da asciutto mentre gli altri, negli ultimi quattro minuti disponibili, hanno montato le slick. Engelhart nella Q2 ha messo tutti dietro, precedendo di oltre quattro decimi la Mercedes di Adam Christodoulou, mentre Bortolotti ha appunto concluso secondo nella Q3. Disastro totale invece per le Bentley. Quella di Guy Smith è finita contro le barriere pochi minuti dopo il semaforo verde della prima sessione, causando un'interruzione di circa un quarto d'ora. Un incidente che ha avuto la pesante conseguenza di costringere la vettura del team inglese ad avviarsi in gara dai box, che nella strategia della squadra ha significato tanto. Addirittura 28^a quella che Andy Soucek, in parte anche rallentato dal traffico, divideva con Maxime Soulet e Vincent Abril, costretti dunque ad avviarsi dal fondo, ben dietro i propri rivali in campionato. ●



Audi elettrizzante!

LA CASA TEDESCA SCOPRE LE CARTE E MOSTRA PROGRAMMA E LIVREA DEL SUO IMPEGNO IN PRIMA PERSONA NELLA SERIE A EMISSIONI ZERO

di Fulvio Cavicchi

Stagione 4 sarà quella del debutto in forma ufficiale di Audi Sport in Formula E. Certo, non che prima non fosse presente, visto che la squadra passerà dal chiamarsi Abt Schaeffler Audi Sport ad Audi Sport Abt Schaeffler... ma la differenza c'è e si sentirà. Ora sarà ufficialmente il marchio plurivincitore di Le Mans a risultare costruttore, mentre prima era "solamente" main partner della squadra di Hans-Jürgen Abt. Di fatto, nei giorni di gara non cambierà nulla, come spiegato da Dieter Gass, capo del reparto Audi Motorsport: «Sicuramente ci saranno ingegneri Audi in pista, ma il lato operativo è rimasto in mano al Team Abt. Invece lo sviluppo della Mgu e del cambio è in mano ad Audi, in collaborazione con Schaeffler. Se prima questa azienda parlava con il team per i miglioramenti, ora dialoga direttamente con noi. Soprattutto per quanto riguarda il motore, vista l'esperienza che hanno. Per stagione 4 abbiamo sviluppato

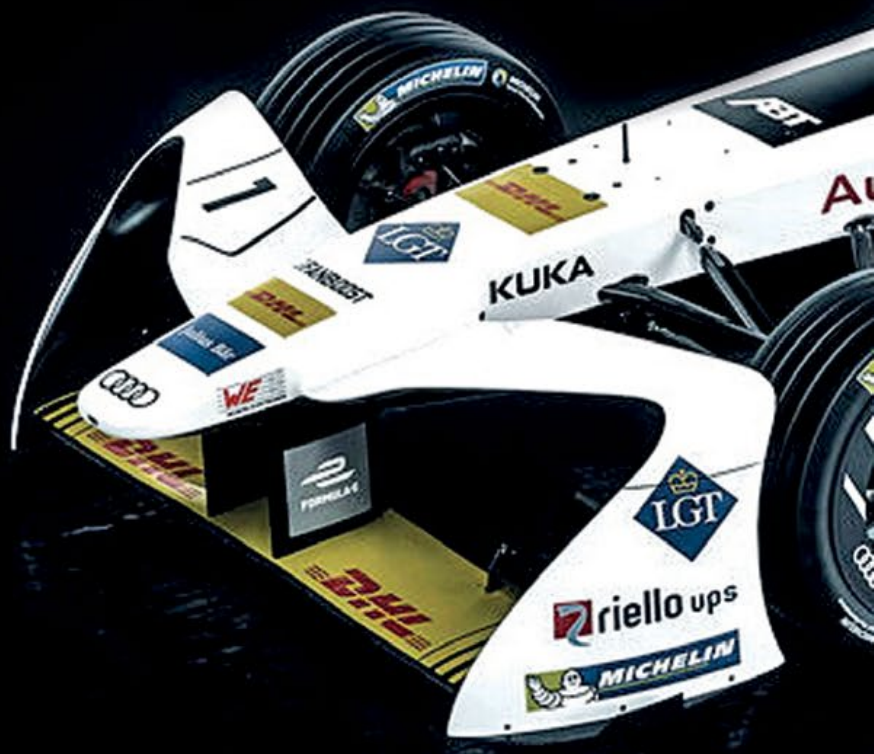
LO SVILUPPO DELLA MGU E DEL CAMBIO ORA È IN MANO ALL'AUDI INSIEME CON SCHAEFFLER

DIETER GASS



un powertrain completamente nuovo, come si vede a colpo d'occhio dalla nuova forma della scatola in carbonio che lo contiene. La macchina ha addirittura un nuovo suono, perché stiamo intraprendendo nuove strade tecnologiche».

La prima novità che salta all'occhio è la colorazione, che stupisce perché l'anno dell'arrivo di Audi coincide... con la scomparsa del colore tipico Audi! Infatti la vettura è caratterizzata bianco e nero, oltre che dal verde del partner Schaeffler. Questo perché è la nuova comunicazione aziendale che va su questi colori. Ma comunque un poco di rosso ci sarà almeno sulla e-tron FE04 di Daniel Abt, per riconoscerla da quella del campione Lucas di Grassi. Il brasiliano indosserà con orgoglio il numero #1 nelle sua gara di casa a San Paolo, una delle quattro nuove città che ospiteranno la Formula E. Anzi, saranno due le gare dove si sentirà rappresentante, visto che nell'intervista con noi ha voluto parlare in italiano, e lo ha fatto con anche notevole proprietà di termine. «Io sono ita-



ABBIAMO PRODOTTO UN POWERTRAIN INNOVATIVO. BATTIAMO ROTTE ASSAI ORIGINALI

DIETER GASS



liano di origini, e mancava come paese nella fase europea del campionato. Ora con Roma il calendario è perfetto. Per me correre in Italia è come correre a casa, più che a Montecarlo, che è solo dove vivo».

Ovvia la domanda su cosa sia cambiato con l'arrivo della Casa degli anelli, e la risposta del carista è tanto semplice quanto esplicitiva: «Cambia tutto, perché adesso abbiamo questo!» e mostra tutta la struttura di Audi Sport a Neuburg an der Donau, dove si è tenuta la presentazione. «Per lavorare e sviluppare la macchina ora abbiamo il know-how Audi e le loro risorse».

Sarà ancora Renault la rivale da battere? «Loro sono stati i più forti nei primi tre anni, ma lo scorso anno noi abbiamo perso per solo due punti. Questa stagione, Buemi non è venuto a New York, ma se anche togliessimo i punti che ho guadagnato in quel weekend, io vincerei comunque il campionato per due punti. Quindi anche senza quella gara, abbiamo fatto un campionato migliore».



COMINCIA A MUOVERSI LA STAGIONE 2017/2018. PROVA MORTARA!

Test a Valencia con Edo

Questa settimana la stagione 2017/18 della Formula E prende il via con i test a Valencia (sul tracciato corto e con una chicane aggiuntiva sul rettilineo di partenza), da lunedì fino a giovedì 5 ottobre. E la novità sarà il ritorno di un italiano al volante! Infatti alcune squadre utilizzeranno i giorni in Spagna per provare nuovi piloti, tra cui Edoardo Mortara. L'italo-svizzero sarà al via in tutte le giornate con la monoposto della Venturi, tranne che nella mattinata di martedì, dove l'abitacolo sarà occupato da Michael Benyahia. Oltre a questi due, la formazione monegasca proverà anche James Rossiter ed il conosciuto Maro Engel, mentre Alexander Sims e Tom Blomqvist si alterneranno sulla seconda vettura del Team Andretti al fianco del confermato António Félix da Costa. Volti nuovi sono anche i già annunciati Neel Jani ed Andre Lotterer, che saranno in azione per la prima volta con le loro nuove squadre Dragon Racing (a fianco di Jérôme d'Ambrosio) e Techeetah (accompagnando Jean-Éric Vergne). Torneranno in azione i due Audi Lucas di Grassi e Daniel Abt, Sébastien Buemi e Nicolas Prost per Renault, Sam Bird ed Alex Lynn per DS, mentre infine Jaguar avrà ancora Mitch Evans ed il nuovo acquisto "Nelsinho" Piquet Jr, campione di stagione 1. Tutta da scoprire la formazione Nio, che presenterà livrea e piloti in Spagna.

In questa quarta stagione incrementano i kW di potenza. Come sarà? «Questo aumento è importante per lo sviluppo della categoria. Spesso mi chiedono come sia la vettura da guidare, con "soli" quasi 300 cv. Io ho guidato per due anni i 1200 cv delle LMP1, però non è questa differenza quello che incide sulla difficoltà di guidare una macchina. I kart hanno appena 25 cv, ma sono estremamente difficili! È il formato del campionato di Formula E ad essere complicato: arrivi sabato mattina, ed hai un'ora di prove libere, magari su una pista come Roma che non conosci e su cui nessuno ha mai potuto provare. Poi un giro di qualifica [due se si passa in Super Pole, Ndr] e la gara. Basta che sbagli una volta e hai finito. E qui non ci sono discussioni sui track limits, quando hai il muro a fare da limite!».

E questa nuova auto, com'è? «Abbiamo fatto un grande passo avanti, su ogni aspetto della vettura. L'anno scorso era già molto competitiva, quindi è ovviamente difficile migliorare qualco-

LA CASA TEDESCA CI CREDE DAVVERO

Audi Sport Abt Schaeffler scende in campo sfoggiando questa nuovissima livrea caratterizzata dal bianco, dal nero e dal verde

sa che è già estremamente buono. Ma con l'esperienza di Audi nell'ibrido, unita alle conoscenze di Schaeffler, siamo riusciti ad ottimizzare ogni singola parte: l'Mgu, il motore elettrico, le componenti del cambio, il differenziale... praticamente ogni aspetto della macchina su cui è consentito sviluppare, per poter lottare per nuove vittorie. Noi saremo competitivi, ma nelle gare non ha importanza quanto tu sei forte, quello che conta è quanto sei forte rispetto agli altri!».



MEEKE SI RACCONTA IN DIRETTA DALL'ABITACOLO DELLA C3 WRC E CI SPIEGA COSA FINORA HA FUNZIONATO E COSA NO NELLA STAGIONE. UNA DOPPIA ESPERIENZA A 360°, PROPRIO COME LA TITOLAZIONE CHE CITROËN HA DATO AD UNA GIORNATA MOLTO PARTICOLARE...



Parola di **Kr**

fotografie ANDRE LAVADINHO

di [Sergio Remondino](#)

Intervistare Kris Meeke è un'esperienza davvero a 360°, specie di questi tempi e soprattutto in considerazione del fatto che siamo al suo fianco, nell'abitacolo della Citroën C3 Wrc. Entrambi sul banco degli imputati. Il pilota per quelle uscite di troppo che a volte indispettiscono; la macchina perché non sta traducendo in risultati il potenziale che pure ha mostrato di possedere. L'occasione è ghiotta, ed è creata dagli uomini di Citroën Racing, che hanno dato vita all'evento "C360° Experience". Un indovinato gioco di parole per una giornata di full immersion nel mondo della C3 Wrc, con l'intento di far conoscere ad un selezionato gruppo di giornalisti la macchina del ritorno ufficiale ai rally, la squadra e tutto quanto ruota intorno a questo impegno. I temi sono tanti. Dalla

mancanza di risultati, con una sola vittoria all'attivo sinora, alla "messa in panchina" di Meeke per una gara, al possibile arrivo di Ogier, al possibile ritorno di Loeb, seppure solo per qualche occasione. Tantissima carne al fuoco, Mister Meeke.

- Da dove cominciamo?

«Da dove volete».

- Dalla vittoria in Messico. Sembrava una cosa naturale, la prima di una serie. Invece siete sprofondati nel baratro della mancanza di risultati. Se allora eravate già in grado di vincere, perché poi non lo siete più stati?

«Bisogna fare una fotografia più ampia, non limitata alla sola vittoria in Messico. Sono successe cose differenti nel corso della stagione. A Montecarlo abbiamo avuto subito un problema al motore e



is

questo ha distrutto ogni possibilità di fare il risultato. In Svezia la macchina in qualche prova andava e in qualche altra non trasmetteva alcuna confidenza: impossibile tenere un passo tale da lottare per vincere. E non capivamo perché la C3 si comportava così. Poi, in Messico, è andata bene. E abbiamo pensato che il problema della Svezia fosse legato al fondo particolare della gara nordica. In Corsica ero primo con 20" di vantaggio e s'è rotto il motore. In Argentina siamo andati con particolari nuovi delle sospensioni che non avevamo collaudato: abbiamo rischiato e non hanno dato i risultati sperati. Però sono sempre stato veloce, ho sempre cercato di "fare i tempi" anche se la macchina non era a posto.

- E questo "è" Kris Meeke...

«Già, questo è Kris Meeke. Io non mi arrendo mai. Lo sapete. E neanche i miei compagni. Ma la situazione è questa: tutti, io, Breen, Lefebvre, Mikkelsen

CITROËN A TUTTO TONDO

La Citroën C3 Wrc Plus in azione su un tracciato in terra, nella Valle della Loira, con a bordo Kris Meeke e al suo fianco il nostro inviato. Ancora sorridente (in alto) prima che iniziasse il test...



e alla fine anche Loeb, abbiamo dato alla squadra le stesse indicazioni. La macchina "parte" di colpo, senza avvisare e senza un motivo apparente».

- Si sente dire da più parti che il problema è alla sospensione posteriore...

«Non lo sappiamo ancora, con precisione. Purtroppo. Sulla terra non avverti la progressione e ci sono momenti in cui il grip scompare e non senti più il retrotreno. Dobbiamo ancora lavorare, capire perché succede questo. È un problema. È arrivato Mikkelsen. Uno che ha vinto il Rally d'Australia 2016 e che quest'anno ha vinto tutto nel Wrc2 quando ha corso con la Skoda R5: ha finito il Rally di Sardegna su sterrato a 8 minuti dal vincitore... Sull'asfalto, invece, è giunto secondo in Germania, a 16", ed era in lotta per vincere: tutto questo non è normale».

- Ci sta dicendo che il problema l'avete solo sullo sterrato?

<Ripeto: non abbiamo capito qual è l'esatta origine dei nostri guai: sulla terra sono più evidenti, questo è chiaro. Il fatto è che io cerco comunque di "fare i tempi", così poi commetto gli errori. Come è successo in svariate occasioni».

- E alla fine, sul banco degli imputati c'è salito Kris Meeke!

«Qualcuno in squadra ha messo in discussione me ed il mio ruolo. Finché porto la macchina al top e non faccio errori, va tutto bene. Poi, quando succedono gli inconvenienti, le cose cambiano. Ripeto: tutti gli altri piloti dicono "dobbiamo capire perché l'auto fa così". Però, se io esco sono il solito Meeke che va a sbattere perché esagera. Il fatto è che nei test, in qualche modo, puoi affrontare la questione ma non è così quando sei in gara, in prova speciale, mentre stai cercando di lottare per vincere».

- Com'è possibile che una squadra come la Citroën non abbia ancora capito l'origine del problema, ad un anno dai primi test?

«Quando Loeb ha provato la C3 Wrc era abbastanza soddisfatto. Tranne che per il feeling trasmesso, completamente diverso da quello della Ds3 Wrc. Questo è uno dei problemi: abbiamo bisogno di riferimenti, che non abbiamo, perché la C3 è totalmente diversa dalla Ds3. Io sono molto contento che Loeb abbia provato la macchina, gli ho dato il mio benvenuto. Avrebbe dovuto essere coinvolto nel programma fin dall'inizio, fin dai primi test. È uno dei migliori piloti al mondo, la sua esperienza è importantissima. Anche lui però ha bisogno di provare ancora. Non può bastare una sola giornata, per di più su una prova corta».

- Alla fine, a Meeke mancano i risultati...

«Non so che dire. Lo scorso anno, con la Ds3, ho avuto un sacco di problemi meccanici: Loeb con la Ds3 non ne ha mai avuti... E quest'anno siamo nella situazione che conosciamo tutti. Sono cambiate tante cose nella squadra. Io do' sempre il massimo: qualche volta basta, alte volte no. Forse, il trasferimento di Peugeot a Satory, sotto lo stesso tetto di Citroën, ha causato ripercussioni negative».

- Come ha preso la decisione di non farla correre in Polonia?

«Non ho capito ma non ho voluto oppormi - anche perché non è stata una scelta della squadra - ma avrei potuto farlo. Il mio contratto prevede che io di-

«sputi tutte le gare... Ci ho pensato e alla fine ho deciso di lasciare che le cose andassero così».

- **Un comportamento intelligente: non è andato allo scontro con i suoi ed il pilota che l'ha sostituita ha palesato gli stessi problemi da lei già evidenziati...**

«Sì. Non ero in lotta per il titolo, saltare una gara non era un problema. Ho preferito affrontare la realtà delle cose, lasciare che parlassero i fatti. Per me è meglio così che essere aggressivi, irrigidirsi. Preferisco lavorare per trovare le soluzioni ai problemi. Sono al secondo di tre anni di contratto: guardo avanti».

- **Arriverà Ogier?**

«Non ne ho idea. Mi aspettavo che arrivasse già lo scorso anno, quando la Volkswagen si è ritirata dai rally: mi sembrava una cosa ovvia. Ma non spetta a me assumere i piloti. Poi pensavo sarebbe arrivato Mikkelsen ma non è venuto neanche lui, se non a stagione inoltrata. Ogier è il miglior pilota in attività; ha vinto 4 titoli del mondo ed è in lotta per conquistare il quinto: è una buona cosa per la squadra se arriva un pilota di questo calibro».

- **Lei dice di non temerlo: mostra di possedere una certa fiducia in se stesso...**

«Sì. Lottare con lui, correndo con la stessa macchina, mi permetterebbe di capire fino in fondo qual è il mio livello di pilota. So che devo migliorarmi in un sacco di cose se voglio diventare campione del mondo. So che a volte non sono affidabile a sufficienza. So che a volte non sono consistente a sufficienza. Quest'anno è stato un'eccezione, non ho potuto capire queste cose per i problemi che abbiamo dovuto affrontare». ●

ABBIAMO BISOGNO DI LOEB, DELLA SUA ESPERIENZA, PER CAPIRE QUALI SONO I MALI DELLA NOSTRA VETTURA

KRIS MEEKE



fotografie ANDRE LAVADINHO



Tutti i rimedi in corso d'opera

CHRISTOPHE BESSE NON CREDE CHE I PROBLEMI DELLA C3 WRC VENGANO DAL POSTERIORE. E CI SPIEGA DOVE SI STA LAVORANDO

Dallo scorso mese di agosto il nuovo direttore tecnico di Citroën Racing è Christophe Besse, chiamato a sostituire Laurent Fregosi, l'uomo che ha seguito tutta la nascita, lo sviluppo e la prima parte di carriera della C3 Wrc. Besse, che è ingegnere meccanico, è stato chiamato da Matton ed è partito da dove Fregosi ha lasciato. E smentisce subito il luogo comune secondo il quale i problemi sinora incontrati sono concentrati al posteriore della Wrc francese.

«Quel che accade dietro - spiega l'ingegnere che ha grande esperienza di pista, avendo lavorato fra gli altri alla Prost Gp in F.1 ed al programma Le Mans-Endurance della Peugeot - è solo il risultato evidente di un problema che nasce da qualche altra parte. È il

sintomo del malessere. Purtroppo non abbiamo ancora capito l'origine dei nostri mali. È qualcosa di simile a quando abbiamo sviluppato la C4 Wrc: la vettura andava forte ma era difficile da mettere a punto e da guidare al top. Secondo me, sulla C3



INTERVISTE SENZA SEGRETI

Kris Meeke a colloquio con i giornalisti, sopra, con il team principal Yves Matton e con il direttore tecnico Christophe Besse, nell'ordine a destra



Torna alla mente il Gruppo B

SALIRE SU UNA WRC ULTIMA GENERAZIONE È UN'ESPERIENZA CHE RIPIERTA AI "MOSTRI" ANNI '80. LA SICUREZZA PERÒ ORA È AL TOP!

La nostra giornata a fianco di Kris Meeke comincia "giocando con il simulatore". Prima lui, poi noi (osserva incuriosito), poi di nuovo lui. La prova è Panzerplatte, Deutschland Rally, e Kris vuole strappare il record a Dani Sordo. Non si dà pace. Prova e riprova. Poi, passiamo alle cose serie. Cioè al test sulla C3 Wrc. Al suo fianco. Non siamo più nel mondo virtuale ma in quello reale. «La speciale è lunga solo 2 km - ci spiega Meeke - molto simile alla prova spetta-

colo del Rally di Sardegna. Va bene per giocare un po'». Uno scherzo o una minaccia? Il dubbio ci accompagna mentre indossiamo la tuta e ci infiliamo nel comodo e spazioso abitacolo della C3 Wrc e ci accompagna sino quando la vettura si fionda in avanti, dopo la partenza con tanto di count down, in assoluta modalità "special stage". La prima cosa che pensiamo mentre la macchina divora i pochi metri del primo rettilineo è: Gruppo B. L'aggressi-

ività, la cattiveria, quasi la brutalità con la quale la Wrc francese scarica i suoi 380 cv sulla terra ci rimandano immediatamente ai Mostri di 30 anni fa. È un'impressione strana, fatta di tanto grip, di tanta coppia motrice, di tanta energia cinetica scaricata sulle ossa. Non è un videogioco ma in certi momenti gli assomiglia. Nella velocità di percorrenza delle curve, nella forza che viene addosso nelle compressioni, nella velocità raggiunta dalla C3 Wrc prima delle decelerazioni e delle frenate. Dove dobbiamo puntare forte le gambe contro la piastra poggiatepiedi per trattenerne il corpo, nonostante le cinture di sicurezza così tirate da togliere il respiro. E poi quel muso che non muove dai binari sui quali il pilota l'ha inserito. E meno male che siamo su un tracciato abbastanza lento. Non vorremmo essere sul veloce quando la forza centrifuga spinge verso l'esterno... Ci scopriamo a sorridere quando vediamo come Meeke tiene la mano destra pronta ad azionare il freno a mano: è verticale, staccata dal volante e dalla leva. Sembra quasi ci stia salutando mentre noi guardiamo fuori dal finestrino, all'esterno, per accompagnare con gli occhi la sbandata - per fortuna controllata - che il pilota sta facendo fare alla C3 Wrc... ●

non c'è "qualche grosso problema da qualche parte". Dobbiamo solo ottimizzare e migliorare singole parti della vettura. Quello che posso dire è che ci siamo dati delle priorità sul cosa interverremo».

- Ci può dire quali sono?

«Per prima cosa le geometrie delle sospensioni. Poi dobbiamo continuare a lavorare sugli ammortizzatori. Dove, probabilmente, non avevamo preso la strada giusta. E sui differenziali. Non tralascieremo neppure l'aerodinamica, perché con i nuovi regolamenti c'è oggi molta più downforce che in passato e da qui potrebbero essere nati dei problemi. Tutti interventi che stiamo facendo e faremo ma che, attenzione, non si vedranno a occhio nudo sulla macchina».

- E per quanto riguarda

il futuro? Omologherete nuovi pezzi? Quando?

«Innanzitutto dobbiamo riuscire a far lavorare meglio insieme i tanti abili tecnici di cui Citroën Racing dispone. Poi lavoriamo sui 5 "Joker" 2017, perché ne abbiamo usati solo 3, e quindi sui 5 per il 2018. Quelli del 2017 li abbiamo usati sinora per migliorare il raffreddamento e altri dettagli».

- Perché non li avete sfruttati per la sospensione posteriore?

«Perché non ritengo che i problemi della vettura nascano al posteriore...» ●



DAL VIDEOGIOCO ALLA REALTÀ

Meeke al simulatore, sotto, e poi all'assistenza, sopra, prima di lanciarsi con la C3 Wrc e il nostro inviato al suo fianco su una pista prova sterrata nel sud della Francia. Un'esperienza da raccontare ai posteri!



Sordo ora vede la vittoria

**CINQUE VOLTE SECONDO SULLE STRADE DI CASA IL PILOTA HYUNDAI
VA ALL'ASSALTO: «STAVOLTA PUNTO AL SUCCESSO, NON MI NASCONDO»**

di Marco Giordo

Niente super speciale a Barcellona!

Questa la prima novità di rilievo della 53ª edizione del Rally Catalunya Costa Daurada, terzultima prova iridata 2017, in programma nel week-end a Salou. La giunta presieduta dalla "alcadesa" Ada Colau, non ha infatti dato l'ok per far disputare nuovamente a Montjuic l'affascinante kermesse d'apertura della gara, che tanto successo aveva riscosso nelle ultime tre edizioni. Il rally stavolta resterà quindi tutto nel sud della Catalogna, nelle province di Tarragona e Lleida, con tre tappe, la prima su terra e le altre due su asfalto, per un totale di 312 km cronometrati suddivisi in 19 ps. La grande novità di quest'anno sono le 5 speciali su asfalto in tutto o in parte nuove, con Dani Sordo in veste di osservato speciale di questa corsa nella quale il pilota di Santander punta a fare bottino pieno. Nella gara di casa, infatti, dopo aver conquistato sinora ben 5 volte il 2° posto (l'ultimo dei quali lo scorso anno) e 2 volte il 3° posto, Sordo vuole salire sul gradino più alto del podio. «Punto alla vittoria, non mi nascondo - ha detto il pilota Hyundai - . Questo è un rally che mi piace molto e che conosco molto bene, nel quale ho già sfiorato diverse volte la vittoria in passato».

- Se le chiedono di far passare Neuville che fa?

«Sono qui per vincere e per far vincere la Hyundai, ognuno di noi farà poi la sua gara».

- Nel 2009 però qui rallentò per far vincere Loeb, che poi conquistò il titolo grazie anche al suo 2° posto davanti ad Hirvonen...

«Quelli erano altri tempi. Ripeto, ora sono qui per cercare di vincere e per far vincere la Hyundai, che è in lotta per il titolo contro la M-Sport. Penso solo a fare la mia gara, punto e a capo. A proposito di Loeb, l'ho sentito prima dell'ultimo test dei giorni scorsi ed era molto soddisfatto di come va la C3 sull'asfalto asciutto. Lui è sempre molto motivato quando si tratta di pilotare una Wrc e mi ha confermato che vorrebbe poter correre qualche gara iridata nel

2018 con Citroën. Sarebbe un gran colpo per tutti, perché Sébastien è una vera icona di questo sport».

- Come vede questa edizione del Catalunya?

«La 1ª tappa sulla terra è praticamente identica al passato, ci sono solo dei piccoli cambiamenti ma la sostanza resta la stessa. È la giornata che può dare alla corsa una fisionomia ben definita. Sa-

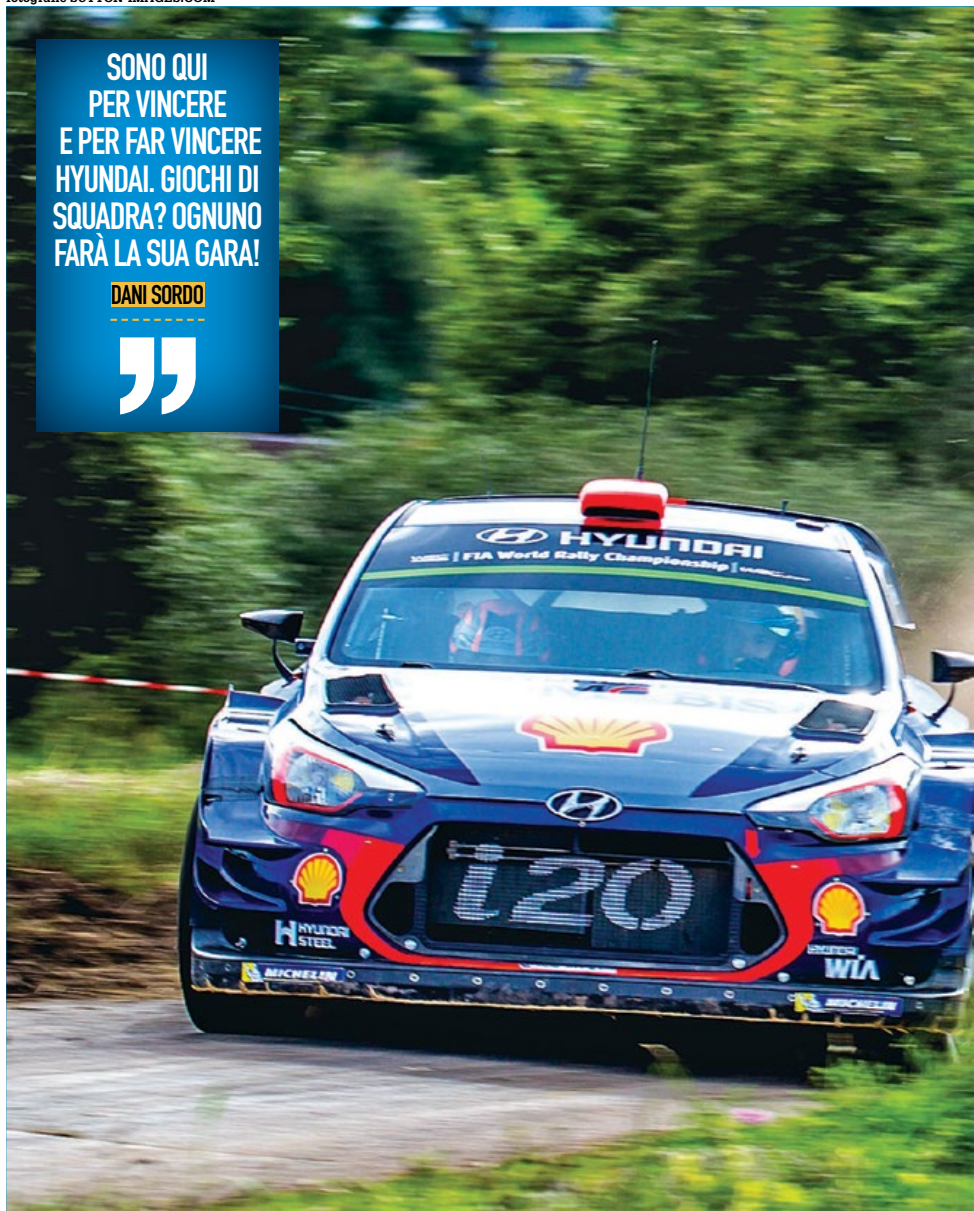
foto: SUTTON-IMAGES.COM

rò il quinto pilota a transitare sulla strada e la previsione è quella di una corsa asciutta. Sarebbe una posizione ideale, anche se la nebbia al mattino presto resta sempre una variabile che può favorire chi parte per primo. Non dimentichiamoci però che Mikkelsen, che farà qui il suo esordio con la Hyundai, partirà decimo, davanti a Meeke. Più indietro quindi rispetto a me, a priori una situazione più favore-

**SONO QUI
PER VINCERE
E PER FAR VINCERE
HYUNDAI. GIOCHI DI
SQUADRA? OGNUNO
FARÀ LA SUA GARA!**

DANI SORDO

”



vole a loro. Le due tappe su asfalto presentano invece diverse prove nuove, alcune non le conosco nemmeno io, altre si disputeranno in senso inverso, mentre la power stage in questa versione l'avevamo corsa diversi anni fa. Mancherà ancora la speciale di El Molar: la più affascinante di tutta la gara perché lì c'era sempre una quantità di pubblico davvero eccezionale».

- È soddisfatto della sua stagione?

«Avevo iniziato bene, portando parecchi punti alla Hyundai nel Costruttori: sono anche salito sul terzo gradino del podio, in Corsica e in Portogallo. Ho però anche avuto qualche problema meccanico in alcune gare: diciamo che poteva andare meglio».

- Ed ora il suo futuro quale sarà?

«Sembra che il prossimo anno potrei dividere le mie presenze nelle gare in calendario con Hayden Paddon, avrei quindi un programma dimezzato. Ora però in primis voglio vincere in Catalogna, poi per il futuro si vedrà». ●

Catalunya dal gusto misto

È L'UNICA GARA TERRA-ASFALTO DELLA SERIE IRIDATA. 19 SPECIALI. PRIMA TAPPA STERRATA. POI DUE GIORNI DI SFIDE SUL CATRAME

312 km cronometrati suddivisi in 19 ps. È l'identikit dell'edizione numero 53 del Rally Catalunya, l'unica gara mista della stagione, dove la novità più importante sono le 5 prove su asfalto in tutto o in parte nuove, tra le quali figura anche la power stage di 14,50 km che si svolgerà a Santa Marina e che rispetto al passato verrà disputata al contrario.

Confermato il parco assistenza a Port Aventura, alla periferia di Salou, la gara inizierà con il classico shakedown di Salou, in programma alle 8 di giovedì 5 ottobre. Si continua venerdì 6 con la 1ª tappa, che prevede 115,90 km cronometrati suddivisi in 6 speciali su terra, vale a dire quelle di Caseres (12,50 km), Bot (6,50 km) e Terra Alta (38,95 km) ripetute ed inframmezzate

dall'assistenza prevista a metà giornata. La 2ª tappa, su asfalto, prevede invece 121,86 km cronometrati e 7 ps, cioè quelle di El Montmell (24,40 km), El Pont d'Armentera (21,29 km) e Savallà (14,12 km) ripetute, alle quali si aggiungerà il crono cittadino di Salou (2,24 km). La gara catalana si concluderà domenica 8 con la 3ª tappa, sempre su asfalto, lunga 74,26 km cronometrati e composta da 6 crono, vale a dire quelli di L'Albiol (6,28 km), Riudecanyes (16,35 km) e la power stage di Santa Marina (14,50 km) che verrà trasmessa in diretta tv in Italia alle ore 12 su FOX Sports.

DANI VA CACCIA DEL BIS

Dopo tanti piazzamenti, Dani Sordo va a caccia del bersaglio grosso sulle strade del Catalunya. Lo spagnolo della Hyundai in carriera ha vinto una volta soltanto facendo saltare il banco in Germania nel 2013 al volante di una Citroën



72 al via

Sono 72 gli equipaggi iscritti, con 13 Wrc Plus al via (4 Ford, 3 Hyundai, 3 Toyota e 3 Citroën) tra le quali la novità principale sarà l'esordio sulla Hyundai Wrc di Mikkelsen, mentre le tre C3 al via saranno affidate stavolta a Meeke, Léfèbre e Al Qassimi. Nel Wrc2 i favoriti per la vittoria sono Kopecky (Skoda Fabia) e Suninen (Ford Fiesta), con Greensmith sull'altro Fiesta della M-Sport in veste di outsider. C'è da evidenziare poi l'esordio del giovane finlandese Juuso Nordgren sulla seconda Skoda Fabia ufficiale ed il ritorno del pilota di Acì Team Italia, Fabio Andolfi, navigato nuovamente dall'esperto Simone Scattolin sulla Hyundai i20. Al via anche Tempestini e Bernacchini con la Citroën Ds3. ●



IL PILOTA DI CASA METTE IN FILA I TRE
PRETENDENTI AL TRICOLORE TERRA.
IL CAMPIONATO SI DECIDERÀ ALL'ULTIMA
GARA CON DALMAZZINI, TERZO, LEADER

Dettori

detta il ritmo

ARZACHENA - «Ajò Giusé, anda» grida in gallese un ragazzino sulla speciale di La Prugnola incitando il suo beniamino, l'idolo di casa, Giuseppe Dettori. Che proprio sul celebre crono smeraldino ha costruito una vittoria annunciata, da favorito d'obbligo del 1° Rally in Costa Smeralda, nuova denominazione per la solita gara, nata dalle solite beghe di paese. Nessuno però avrebbe pensato che la sua supremazia sarebbe stata così netta contro i big del campionato terra. Sulla Skoda Fabia R5 della PA Racing, Dettori ha al-

di Marco Giordo

lungato sin dal primo chilometro, vincendo le quattro prove del venerdì sera e staccando subito gli avversari di oltre mezzo minuto. Un margine importante, con il quale ha potuto affrontare le speciali del sabato dove, saggiamente navigato da Carlo Pisano, Dettori ha dimostrato di saper gestire al meglio la gara, nonostante lo svantaggio dal fatto di transitare per primo sulle prove. Dettori e Pisano hanno ottenuto un successo meritato e, vista l'autorità e la sicurezza con la quale hanno gestito la corsa, alla fine c'era un po' di rimpianto per

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Dettori-Pisano (Skoda Fabia R5); 2. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta R5); 3. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



fotografie BETTIOL



PIAZZA D'ONORE PER CECCOLI

Dettori e Pisano, sopra in festa e in azione sulla Skoda R5. Secondo posto per Daniele Ceccoli, sotto, primo fra i piloti in lotta per il Tricolore Terra



non aver partecipato al Tricolore Terra, nel quale avrebbero potuto essere sicuramente tra i protagonisti: «Sono contento – ha commentato emozionato all'arrivo il 41enne gallurese, con gli occhi lucidi –. Avevo vinto la gara due anni fa e dopo aver saltato la scorsa edizione ci tenevo a fare il bis. Sulla prova di Prugnola, una speciale veloce che a me piace davvero tantissimo, abbiamo attaccato a fondo. Lì abbiamo costruito questo splendido risultato. La seconda tappa è stata comunque dura, perché amministrare il vantaggio è più difficile che andare all'attacco. Ho anche forato ad Almidina perdendo comunque poco e così alla fine ce l'abbiamo fatta». Il pilota del Team Autoservice Sport ha poi parlato del suo programma 2018. «L'idea – ha confessato Dettori – è quella di fare due gare del mondiale, cioè Sardegna e Turchia ma a questo punto, un pensierino a correre il prossimo Campionato Italiano Rally Terra lo stiamo davvero facendo».

Volata finale a tre

A fine ottobre in Val d'Orcia si correrà l'ultima prova e solo allora si deciderà il Cirt 2017, che si sta rivelando molto combattuto. Merito di Dalmazzini, Ceccoli e Costenaro, che si giocheranno il titolo sugli sterrati di Radicofani, con Dalmazzini nel ruolo di favorito. Il 24enne emiliano è avvantaggiato dal fatto di avere 9,75 punti di margine su Ceccoli e 10 su Costenaro. Una solida ipotesi sul titolo, se si pensa che in Toscana il vincitore porterà a casa 11,25 punti. Dalmazzini, che alla fine è salito sul terzo gradino del

VA BENE COSÌ.
SONO CONTENTO
PER I PUNTI
PESANTI
CHE HO PRESO
IN CAMPIONATO

ANDREA DALMAZZINI



podio precedendo di soli 9 decimi Marchioro, ha evidenziato anche in Sardegna che sulla terra ci sa fare, guidando con perizia la Fiesta R5 della GB Motors, ottimamente coadiuvato da Giacomo Ciucci. «Va bene così – ha commentato Dalmazzini alla fine –. Sono contento di questo terzo posto perché abbiamo portato a casa punti pesanti. Ora ci prepareremo a dovere per la Val d'Orcia, dove oltre che gestire la nostra gara dovremo anche ovviamente attaccare». E Daniele Ceccoli, che ad Arzachena è salito per il secondo anno consecutivo sul secondo gradino del podio, ha già l'obiettivo puntato sulla Val d'Orcia. «Visto il distacco sarà dura – spiega – ma ci giocheremo le nostre carte sino in fondo. Peccato tutto quel tempo perso nella polvere nel primo passaggio a La Prugnola». Gara tutta in salita infine per Giacomo Costenaro, che ha danneggiato la ruota sospensione posteriore sinistra nel primo cronometro e si è dovuto fermare. Ha poi ripreso grazie al Super Rally, scatenandosi nella seconda tappa e vincendo tre speciali che gli hanno permesso di finire in zona punti. Da segnalare infine l'ottavo posto assoluto di Vittorio Musselli, niente male per questo grande specialista isolano dell'asfalto, che era solo alla sua seconda gara sulla terra. ●



PADDON SPETTATORE

A seguire il Costa Smeralda c'era anche Hayden Paddon, pilota ufficiale Hyundai (al centro, sopra). La sua girlfriend, Maddalena Mureddu, era in gara come navigatrice di Nicola Minnai, che al volante di una Renault Clio Rs ha chiuso 28° assoluto e 6° di classe N3.

MARCHIO DISCUSO

Il Rally Costa Smeralda ha cambiato denominazione in "Rally in Costa Smeralda Sardegna" a causa di un mancato accordo sull'utilizzo del marchio tra la Great Events e l'Ac Sassari, che ha registrato il marchio "Rally Costa Smeralda" sin dalla metà degli Anni '90.

RITARDI

La prima prova, La Prugnola, è partita esattamente un'ora dopo l'orario previsto - alle 19.04 invece che alle 18.04 - per ritardi nell'allestimento. In pratica si trattava della stessa speciale, disputata in senso contrario, dai piloti del Baja. I piloti del Cirt, al loro arrivo al controllo orario di partenza della prova, non hanno trovato nessuno: non era nemmeno allestita la postazione dei cronometristi! Da segnalare poi che a causa dei ritardi accumulati, la quinta ed ultima speciale della prima giornata (il terzo passaggio a La Prugnola) è stata annullata, e che la quarta speciale (Cannigione) ha preso il via con un'ora e cinquanta minuti di ritardo.

STORICO

Ritirato l'unico equipaggio iscritto al "Rally in Costa Smeralda Storico", vale a dire quello formato da Bruno Pellicioni e Marco Cavalli, al via su Ford Escort MkII.

COSTA STORICO

L'Automobile Club Sassari ha iscritto a calendario nell'aprile 2018 la prima edizione del Rally Costa Smeralda Storico, che si disputerà così in occasione del 40° anniversario dell'edizione inaugurale della gara smeraldina.

Dalmazzini, sotto, terzo e leader del Tricolore Terra. In basso Crugnola, vincitore della gara di off road al debutto con la Suzuki Grand Vitara V6 T1



fotografie BETTIOL

Crugnola arriva e vince

IL VARESIANO TRIONFA AL DEBUTTO CON LA SUZUKI T1
BORSOI E ROSSI SONO TRICOLORI CROSS COUNTRY



La quarta edizione del Baja Costa Smeralda ha laureato campioni italiani tout terrain il veneto Elvis Borsoi ed il toscano Stefano Rossi, che sulla Toyota Toyodell T1 si sono classificati secondi assoluti nel penultimo round del Tricolore Cross Country. L'appuntamento sugli sterrati della Gallura ha visto infatti il successo di uno scatenato Andrea Crugnola, che navigato da Bruno Fedullo ha dominato la gara al suo esordio nella specialità, con la Suzuki Grand Vitara 3.6 V6 T1. Una vittoria, quella del rallista varesino, che tiene aperta la corsa al titolo costruttori tra la Suzuki e la

Toyota sino all'ultima prova, in programma con l'Italian Baja d'Autunno l'11 e 12 novembre in Friuli. «Sono sorpreso per questa mia vittoria – ha commentato all'arrivo Crugnola –. Francamente non me l'aspettavo perché ho corso, come da regolamento, senza note: una situazione del tutto nuova per me. Mi è piaciuta molto la prima tappa grazie alla veloce e bella speciale di La Prugnola. La seconda invece è stata più ostica. Ora spero di poter essere della partita anche in Friuli, per aiutare ancora la Suzuki. Ho poi contatti per essere al via dell'ultima gara del Tricolore Rally, il 2 Valli». ●

Mikkelsen con Hyundai

BIENNALE CON I COREANI. CHE INGAGGIANO HUTTUNEN
PER IL WRC2. E OGIER TIENE APERTI TUTTI I FRONTI

Andreas Mikkelsen ha monopolizzato anche la settimana scorsa le top news del Mondiale, dato che la Hyundai ha annunciato di aver siglato un contratto di due anni, cioè sino al 2019, con il 28enne norvegese. Una notizia attesa nel mondo dei rally; che conferma che al momento Thierry Neuville e Andreas Mikkelsen sono i due piloti di punta del team coreano del futuro, con Hayden Paddon e Dani Sordo che si divideranno d'ora in avanti e l'anno prossimo la terza vettura. Paddon era lo scorso week-end a seguire il Costa Smeralda, dove ha confessato di non sapere ancora se sarà al via a fine mese in Galles e poi in Australia: attende ancora notizie da Alzenau e non pare esattamente contentodella situazione...

Nel frattempo, la Casa coreana ha anche ufficializzato che il pilota prescelto per il programma Wrc2 2018 al volante di una Hyundai i20 R5 è il 23enne Jari Huttunen (nella foto sopra), promettente finlandese pupillo di Marcus Gronholm che abitualmente corre nel campionato europeo su una Opel Adam R2. Intanto, Sébastien Ogier è sempre libero sul mercato: il driver di Gap aspetta infatti novità su vari fronti. In particolare, le trattative sono al momento di scrivere ancora in essere con Malcolm Wilson e anche con Michel Nandan, mentre si sono arenate con la Toyota e la Citroën... aspetta e spera! La Casa francese attende risposte da Ogier ma anche che venga definito il programma 2018 della Peugeot, considera-

to prioritario dal Ceo del Gruppo Psa, Carlos Tavares. Ecco perché da Satory nessuno parla e si sbottona al momento con Ogier, che nel frattempo tratta ancora con Hyundai. Se prendesse in squadra anche il quattro volte campione del mondo, Nandan metterebbe in piedi davvero un top team, degno degli squadroni Lancia e Toyota degli Anni '80 e '90. Ed a proposito di Toyota, Ott Tanaak non ha ancora firmato con Tommi Makinen perché attende che si definisca la posizione di Ogier con il team di Wil-

son. Se il francese andasse via, il pilota estone diventerebbe in pratica la prima guida della M-Sport, un'occasione unica per lui visto che nel team inglese stravedono per l'allievo di Markko Martin, che a Puuppola do-

rebbe invece reiniziare da zero. Nel frattempo Malcolm Wilson sta guardandosi intorno in attesa che la Ford da Detroit (dove il team principal inglese non si è poi recato, la scorsa settimana) gli faccia sapere se l'aiuterà l'anno prossimo. Sino a ora però ci sono state solo fumate nere e le previsioni non sembrano positive. Wilson però è in contatto anche con un grosso sponsor, si parla del gruppo petrolifero BP, che potrebbe così ricomparire nuovamente sulle vetture dopo diversi anni di assenza. Concludendo, le grandi manovre non sono ancora iniziate ma non tarderanno ad arrivare. A Salou, infatti, nel week-end del rally di Spagna molti tasselli del mosaico cominceranno ad andare al loro posto. (m.g.)



Sciessere bis d'autorità

COPPA ITALIA CON L'UNICA CITROËN DS3 WRC IN GARA SBARAGLIA LA CONCORRENZA DELLE FORD FIESTA WRC

BASSANO DEL GRAPPA - Un anno dopo, il Rally Città di Bassano sorride ancora a Eddie Sciessere, leader incontrastato dall'inizio alla fine. Il driver di Lusiana s'è fatto leggere le note da Flavio Zanella, come al San Martino di Castrozza, mostrando che "l'allenamento dolomitico" l'ha posto in grande confidenza con la Citroën Ds3 Wrc. Piazza d'onore per Andrea Dal Ponte (a 31"8), l'unico a rimanere a contatto del battistrada firmando due scratch (entrambi sulla piese Rubbio) contro i sei del vincitore. E magari, senza una piroetta nel primo assalto della lunga prova di Campo Croce (motore spento, 15"4 persi) poteva disegnarsi un duello diverso, molto più ravvicinato, con l'altra Fiesta Wrc, quella di Mauro Spagolla, sempre terza ma a debita distanza. Gara nel segno di Sciessere fin dall'avvio su Valstagna, Citroën davanti e quattro Fiesta dietro, mentre il recordman (dieci vittorie!) Alessandro Battaglin prendeva subito la strada di casa per guai alla sua Mitsubishi Evo9. Duello di "merendine" tra Michele Piccolotto e Adriano Lovisetto, divisi da 7"3 fino al secondo passaggio su Valstagna.

Poi il bassanese si è girato a Rubbio e il padovano è passato quarto, tenendo la posizione sino alla fine: anticipata. Il terzo passaggio su Campo Croce, infatti, si è dovuto fare in trasferimento per l'invasione del pubblico, che ha scambiato la vettura apripista del rally moderno per la "scopa" di quello storico, vinto da Bianco-Tessaro su Ford Sierra Cosworth. Primo dei non Wrc, tornando al rally moderno, Francesco Pozza (Peugeot 207 S2000), sesto davanti al tedesco Hermann Gassner, che ha raccolto

punti preziosi per la Mitropa Cup. Top ten completata da Claudio Cogo dominatore di A7 e Isidoro Alastra (Clio

S1600). Divario di appena 0"4 tra Marin e Scarso in N2.

Biasion apripista

«I sogni son desideri» ma per ora l'idea di correre nel Wrc 2018 in Sardegna come regalo per i 60 anni è «pura fantasia social». Parola di Miki Biasion, che nella sua Bassano ragiona a occhi aperti: «Una cosa fantastica ma non c'è nulla all'orizzonte». Smentite le chiacchiere, l'ex-iridato s'è divertito a fare da apripista nel rally di casa con la 124 Abarth.

Carlo Ragogna



Ekstrom in azione all'Estering. In basso: Sciessere a Bassano

Ekstrom torna al top

WRX LO SVEDESE VINCE DOPO UN LUNGO DIGIUNO. STOICO SOLBERG, IN GARA NONOSTANTE LE FRATTURE

ESTERING - Dopo aver assegnato sia il titolo Piloti che il titolo Team a Riga, due settimane fa, il World RX ha dato spettacolo in Germania, sul circuito di Estering. E Mattias Ekstrom è riuscito ad interrompere il dominio incontrastato delle Volkswagen Polo, che continuava dal quarto appuntamento della serie, cioè dal mese di maggio. Lo svedese, con l'Audi S1, è stato veloce e costante durante tutto il week-end tedesco ed ha vinto senza troppi patemi. Ekstrom ha preceduto la Peugeot 208 di Timmy Hansen, e l'altra Audi S1 ufficiale, quella guidata da Toomas "Toopi" Heikkinen. Quarta posizione per un eroico Petter Solberg. Il norvegese ha corso menomato nel fisico perché, come si ricorderà, nell'incidente avvenuto in finale a Riga ha riportato la rottura di una clavicola e di due costole, con lacerazio-

ne di un polmone... Lunedì 25 settembre è stato operato in Svezia, per ridurre la frattura della clavicola, ed il venerdì è salito in macchina per le prove libere di Estering! Come se non bastasse, Solberg ha concluso in testa gli heat di qualificazione ed ha vinto la semifinale. Purtroppo non è riuscito a ripetersi in finale. La sua rimane comunque un'imprevedibile fenomeno! Quinta piazza per Gronholm Jr.

AL TRAGUARDO

Finale: 1. Ekstrom (Audi S1) in 3'41"663; 2. T. Hansen (Peugeot 208) in 3'44"292; 3. Heikkinen (Audi S1).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Il figlio del due volte iridato rally ha vissuto un ottimo week-end e nella sua semifinale è riuscito a tenersi alle spalle Loeb e Kristoffersson. Il giovane finlandese ha condotto una stagione intelligente, migliorando passo dopo passo. All'Estering ha ottenuto un ottimo risultato. Sesta piazza per Kevin Hansen con la Peugeot 208, vettura che in questa stagione non è ancora riuscita a vincere.

Gianluca Lioce



San Marino si prepara a ospitare ancora una volta lo spettacolo di Rallylegend che quest'anno tributerà un grandissimo omaggio a Colin McRae a 10 anni dalla sua scomparsa



Legend leggendario

TUTTI O QUASI I CAMPIONI IRIDATI CELEBRERANNO IL RICORDO DI COLIN McRAE. DAL 19 AL 22 OTTOBRE È SHOW A SAN MARINO

Poteva realizzarsi solo a Rallylegend, quello originale, l'evento sammarinese in scena dal 19 al 22 ottobre prossimi. Un evento epocale: radunare, in pratica, tutti o quasi i campioni del mondo rally per un grande, sentito omaggio alla memoria di Colin McRae, pilota amatissimo, nel decennale della scomparsa. Registi di questo "kolossal" Vito Piarulli, l'instancabile general manager, e Luis Moya, navigatore iridato e oggi "inviato speciale" di Rallylegend nel mondo. «Tutti i campioni hanno risposto subito "presente", con grande entusiasmo - racconta Vito Piarulli - alla chiamata del "Colin McRae Tribu-

te", la conferenza di tutti i campioni, della "Champions for a Champion Parade", la sfilata al volante delle vetture con cui hanno vinto i titoli mondiali, e della "Colin's Parade", la parata delle macchine più importanti del compianto campione scozzese. Con Alister McRae che sarà alla guida della Subaru Legacy degli inizi di carriera mondiale del fratello e papà Jimmy al volante di una Ford Sierra Cosworth. E ci saranno anche i navigatori Derek Ringer, Nicky Grist, Hans Thorszelius e Robert Reid». Appuntamento per tutti, sabato 21 e domenica 22 ottobre. Saranno a San Marino, per uno spettacolo forse irripeti-

bile, i giganti della storia dei rally: Walter Rohrl, Ari Vatanen, Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, che ha scelto di partecipare anche alla Legend Stars con la Audi Quattro S1, Timo Salonen, Juha Kankkunen, Miki Biasion, che ha già prenotato la Lancia Delta Integrale, Didier Auriol, Tommi Mäkinen, Marcus Gronholm, Petter Solberg, Sebastien Loeb, attesissimo con la Citroen C4 Wrc, e Sebastien Ogier, che ha avuto l'ok di M-Sport per essere al via con la Vw Polo R Wrc iridata, cui si aggiungono Sandro Munari e Markku Alen. Che, pur senza titolo "ufficiale" sono amati e stimati come autentici campioni del mondo, dai veri appassionati. Insomma, in due giorni, a San Marino, sfilerà in carne, ossa, carrozzerie e motori tutto l'Albo d'Oro della storia del Mondiale Rally. Magnifiche macchine cariche di storia, con i campioni a disposizione del pubblico degli appassionati del Rallylegend Village il sabato, nel tardo pomeriggio e la domenica, prima e dopo la parata.

Evento centrale della quattro giorni di Rallylegend, che prenderà il via giovedì 19 ottobre, rimane il rally. Per il quale, quando mancano ancora più di due settimane al via, fioccano già le macchine da sogno e i nomi da urlo. Come quello di Kris Meeke, pilota ufficiale Citroen nel Mondiale Rally 2017, che sarà al via con una Citroen Xsara Wrc, categoria in cui troverà, tra gli avversari, Piero Longhi, già campione italiano rally, che si è dotato di una Toyota Corolla Wrc. Già iscritti anche Martin Prokop, pilota ceco con trascorsi nel Mondiale Rally, al via con la Citroen C2 Kit, "Lucky" Battistolli, più volte campione europeo e italiano con le "storiche" e l'uruguaiano Gustavo Trelles, pluriridato in passato nel Turismo di Serie, il funambolico pilota inglese Frank Kelly con la Ford Escort MK2. Dall'Inghilterra arriva a Rallylegend, con la Talbot Sunbeam gruppo 2, anche Louise Aitken-Walker, vincitrice del titolo Mondiale Dame nel 1990, detentrica di ottimi piazzamenti nel campionato inglese. Ad impreziosire un elenco destinato ad arricchirsi ulteriormente, nei prossimi giorni, si aggiungono anche Gabriele Noberasco (Bmw M3), Totò Riolo (Subaru Legacy) e torna Simone Campedelli (Ford Escort Mk2).

Accattivanti le varie manifestazioni a corollario di Rallylegend, legate anche ai partner Eberhard&Co, Estrella Galicia, Coyote, Shell Elix Ultra, Pirelli e Visitsanmarino.com, alcune delle quali vedranno protagonisti il pubblico presente e piloti del calibro di Miki Biasion e Andrea Aghini, in veste di "autisti" di eccezione, in prova speciale, per alcuni fortunati spettatori.

Leo Todisco Grande



Cir torna all'antico

Sulle strade del Rally di Roma Capitale Pollara e Princiotto hanno vinto il titolo Junior: colpa anche dei cervellotici punteggi, sulle prime nessuno se n'era accorto...

PUNTI PER TAPPA ADDIO, L'ITALIANO RALLY DAL 2018 RITORNA AI VECCHI PUNTEGGI. FINISCE L'ERA DI GARA-1 E GARA-2

COSÌ NEL 2016 SE CI FOSSE STATO IL PUNTEGGIO "CLASSICO"

	TOTALE	CIOCCO	SANREMO	TARGA	ADRIATICO	S. MARINO	FRIULI	ROMA	DUE VALLI
1. Andreucci	90	15	15	15	6	Uscita	12	12	15
2. Basso	76	12	6	Trasmis.	8	15	15	10	10
3. Scandola	66	8	Uscita	10	15	10	Uscita	15	8
4. Campedelli	64	-	10	Motore	12	12	10	8	12
5. Perico	28	10	12	-	-	-	-	-	6

QUESTA INVECE SAREBBE LA STAGIONE 2017

	TOTALE	CIOCCO	SANREMO	TARGA	ADRIATICO	SALENTO	S. MARINO	ROMA	DUE VALLI
1. Andreucci	62	Motore	15	-	10	15	12	10	
2. Campedelli	54	15	Incid.	-	12	12	Toccata	15	
3. Scandola	52	Differ.	10	-	15	Toccata	15	12	
4. Rusce	21	5	-	-	-	10	-	6	
5. Perico	18	10	8	-	-	-	-	-	

Adottando il punteggio sulla gara intera e non sulle 2 tappe, il titolo 2016 sarebbe andato ad Andreucci, forte di 4 vittorie e di 2 secondi posti. Basso, che ha invece vinto il titolo, avrebbe chiuso staccato di 14 punti. Se invece quest'anno si fossero distribuiti i punti in base alla classifica di gara e non di tappa, ci si presenterebbe al via dell'ultimo round con una situazione simile a quella reale che vede Andreucci 1° con 84,50 punti, Campedelli 76 e Scandola 71. Rispetto al 2016 nel regolamento 2017 c'è comunque un correttivo, visto che è premiata pure la classifica assoluta con 3 punti al primo, 2 al secondo e 1 al terzo.

Punti per tappa addio! Dopo due anni il Cir farà retromarcia per tornare all'antico. La proposta arriva dalla Commissione Rally e verrà discussa prima dal Consiglio Sportivo Nazionale, mercoledì 4 ottobre, e poi dalla Giunta Sportiva dell'Acì, il prossimo 18 ottobre. Stop dunque al punteggio attribuito in base alla classifica per tappa, che in questi due anni è stato spesso criticato, ma che ha comunque permesso di tenere aperti i giochi fino all'ultima gara sia nel 2016 sia nel 2017.

Addio ai calcoli astrusi e complicati (tanto che a tutti era sfuggito il titolo Junior vinto da Pollara a Roma...) e fine di mal di testa legati alle classifiche di giorno uno, giorno due e rally intero. La proposta parla chiaro: si deve tornare all'antico, con una sola classifica e con i punti di campionato distribuiti in base all'ordine d'arrivo del rally vero e proprio. Quella del Cir era un'anomalia soprattutto in campo internazionale: un conto è l'attività in circuito, dove esistono Gara-1 e Gara-2 con classifiche distinte, un altro sono i rally che da sempre devono coniugare velocità e regolarità e che mai nella loro storia avevano visto tirare una riga al termine di ogni giornata di gara. Adesso, se gli organi decisionali dell'Acì diranno sì alle proposte della Commissione, si tornerà indietro e dal 2018 i punti di campionato verranno nuovamente distribuiti in base alla classifica del rally, che allo stato attuale conta solo in minima parte, visto che attribuisce 3 punti al 1°, 2 al 2° e 1 al 3°, mentre 7,5, 6, 5 e via elencando si distribuiscono in base all'ordine di arrivo di ciascuna delle due tappe. Qualche punto extra ci sarà però anche il prossimo anno, visto che il format proposto dalla Commissione Rally prevede che in ogni gara del Cir sia prevista una ps spettacolo, che avrà però la valenza di vera e propria Power Stage, visto che assegnerà dei punti. Quanti non è però ancora stato stabilito. C'è anche l'intenzione di ridurre il chilometraggio delle gare, tornando ai valori minimi previsti sino al 2016, vale a dire 150 km di ps per le gare su asfalto e 120 km per quelle su terra, mentre attualmente il regolamento dell'Italiano prevede 170 km cronometrati sul catrame e 130 sulla terra. Una riduzione che non servirà a granché per ridurre i costi e di cui sinceramente non si sente l'esigenza ma che probabilmente potrebbe venire accolta insieme al resto della proposta.

Daniele Sgorbini

Balzan la gioia di vincere

PRIMO CENTRO DELL'ANNO IN IMSA GTD A LAGUNA SECA, SESSANTA ANNI DOPO L'INAUGURAZIONE DELLA PISTA COL SUCCESSO DI UN'ALTRA FERRARI!

di **Diego Fundarò**

Lo raggiungiamo al telefono appena atterrato a Las Vegas, in arrivo da Laguna Seca reduce dalla prima vittoria dell'anno nella Imsa Gtd; è passata solo una notte dal trionfo e l'adrenalina ancora vibra la voce di Alessandro Balzan: «Una vittoria incredibile, a cinque anni dal debutto americano mio e del team. Inoltre questa pista venne inaugurata 60 anni fa e vinse la Ferrari 500 TR di Lovely, è anche la nostra gara di casa e avevamo invitato 200 ospiti: è stata una grande emozione».

- Trasferitosi da due anni in America, il pilota di Rovigo ha scelto di vivere a Las Vegas, a poche miglia da Van Nuys, distretto di Los Angeles dove ha sede la Scuderia Corsa. Che sia stata l'aria della capitale del gioco d'azzardo ad aver ispirato la strategia vincente a Laguna Seca?

«Visto da fuori poteva sembrare effettivamente un rischio fare gli oltre 70 minuti finali senza rifornire quando di solito dopo 55 ci si ferma, ma con il team avevamo pianificato che se avessi risparmiato benzina nei miei

primi 15 giri sarei arrivato in fondo senza patemi. La Ferrari 488 Gte permette questo tipo di strategia e vedere la Bmw e la Porsche che mi precedevano fermarsi negli ultimi minuti è stato esaltante!».

- Dividi da due anni il volante della Ferrari 488 Gte con la Nielsen, cosa rende questa coppia vincente?

«Christina ha il grande pregio di saper gestire al meglio la vettura, che mi lascia sempre in condizioni ideali per poter dare il massimo quando è il mio turno. Quest'anno conosce meglio squadra e macchina e ha alzato molto il livello prestazionale, oltre a non commettere errori. Sicuramente lei è tra i migliori miei compagni di squadra di sempre, non pensa solo al proprio ego: i risultati si raggiungono con tutto il team e ognuno ha il suo ruolo. Lei conosce il suo e lo esegue al meglio».

- I punti raccolti a Laguna Seca vi consentono ora di andare alla Petit Le Mans con più tranquillità: vi basterà prendere il via della 10 Ore finale per aggiudicarvi matematicamente il secondo titolo consecutivo Imsa Gtd?



**AVEVAMO
PIANIFICATO DI
FARE GLI ULTIMI 70
MINUTI SENZA
RIFORNIRE E LA
TATTICA ERA OK!**

ALESSANDRO BALZAN

”

«Sì, la classifica dice questo, ma noi andiamo a Road Atlanta per vincere. In palio c'è anche la North American Endurance Cup che conta i risultati di 24 Ore di Daytona, 12 Ore di Sebring, 6 Ore di Watkins Glen e Petit Le Mans e siamo in testa di un punto. Assegnano punteggio anche i traguardi orari parziali e sarà fondamentale essere piazzati bene dopo 4 e 8 ore, oltre che all'arrivo. Come in tutte le gare lunghe Matteo Cressoni sarà in equipaggio con me e Christina; è reduce da un brutto incidente avuto alla 24 Ore di Spa da cui si è ripreso bene e sono certo che il suo contributo sarà, come sempre, molto importante. Vincere il N.A.E.C. garantisce il ticket per la prossima 24 Ore di Le Mans, obiettivo fondamentale per noi».

- Quest'anno hai appunto preso il via per la prima volta alla regina delle gare endurance, ma a poco più di un'ora dalla fine la Corvette di Philippon ha rovinato tutto, tamponandoti alla staccata della Dunlop...

«Per me è stata comunque un'esperienza incredibile, nonostante la sfortuna. Sarebbe bello tornare e magari salire sul podio, visto che Scuderia Corsa è



già riuscita a vincere in Gte-Am nel 2016 ed a salire sul podio altre 2 volte in tre anni. Corriere a Le Mans e con una Ferrari è comunque di suo una grande fortuna, non è cosa da tutti i giorni».

- Sei legato a Scuderia Corsa fin dalla sua nascita. Come è nato questo sodalizio?

«Roberto Amorosi era responsabile tecnico del team con cui vinsi Ferrari Challenge Europa e Finali Mondiali 2012 e venne incaricato da Giacomo Mattioli di tutta l'organizzazione e gestione di questa nuova squadra in America. Roberto mi diede la pos-

UNO DEI MIEI TARGET È TORNARE IN GARA NELLA 24 ORE DI LE MANS, UNA CLASSICA DAVVERO AL TOP

ALESSANDRO BALZAN



COPPIA MASSIMA CON LA NIELSEN

Ecco Alessandro Balzan, a lato, sul podio con la coequipier Nielsen e, in alto, in gara con la Ferrari

sibilità di correre ed al debutto feci la pole, proprio a Laguna Seca. Da lì è iniziato il nostro percorso comune, con due titoli già in cantiere ed uno a cui manca davvero pochissimo».

- Il tuo stile di guida è molto simile a quello di un altro Alessandro, tuo compagno di squadra ai tempi del Kart e protagonista nella sua stagione di debutto in Gte-Pro con la Ferrari 488 Af Corse. Ti fa piacere vedere Pier Guidi dimostrare tutto il suo valore nel Wec?

«Alessandro è sempre stato un talento, ha dovuto sudare molto per emergere. Ero presente all'ultima gara a Austin ed è stato bello vederlo vincere. Entrambi abbiamo mantenuto gli stessi "difetti" di allora, quando passavamo molto tempo assieme».

- Guardando avanti, pensi di continuare negli States o guardi con nostalgia all'Europa?

«Onestamente ora non saprei cosa fare fuori dall'America ed è in arrivo un grande programma per me, ma potrò annunciarlo ufficialmente solo dopo la Petit Le Mans. Autosprint resta anche qui la mia Bibbia del motorsport e sono abbonato alla versione digitale. Presto ne saprete di più!». ●



UN SECONDO POSTO PERMETTE AL VENETO DI RESTARE IN TESTA, ANCHE SE IL VANTAGGIO IN CAMPIONATO È SCESO A 5 PUNTI

di [Alfredo Filippone](#)

MONZA - Ci sono tradizioni che non si spezzano: il titolo del Gt Open si deciderà nuovamente all'ultimo sospiro, nella finale di Barcellona, a fine mese. In Catalogna si arriverà con una situazione ancora più serrata in vetta alla classifica. All'Imperiale Racing, che sperava molto nella gara di casa a Monza, l'allungo non è riuscito. Le Huracán verdi della compagine emiliana non sono state al top della performance, come sperato, e hanno pagato anche le inevitabili vicende di gara.

Giovanni Venturini rimane comunque in vetta al campionato ma il suo vantaggio si assottiglia a 5 punti. In Gara-1 il veneto e il compagno Marco Mappelli sono stati bravissimi, con il lombardo a chiudere il primo stint in test, ma scontato l'handicap ai box si sono ritrovati dietro a quell'oggetto raro che è la Lambo Gallardo della Wessex Vehicles, andata a vincere a sorpresa, con Craig Dolby e Seb Morris. In Gara-2 la coppia italiana s'è dovuta accontentare del sesto posto. Week-end difficile anche per i compagni Thomas Biagi-Raffaele Giammaria, che raccolgono un settimo ed un ottavo posto, mentre sfortunatissimi sono stati Vito Postiglione e Andrea Fontana, coinvolti in contatti in entrambe le gare, potendo concludere solo la prima, ottavi.

Gara-2 ha visto il domino netto delle Bmw M6 del Teo Martin Motorsport, con il portoghese de Veiga al secondo centro, stavolta coadiuvato da Augusto Farfus, autore della pole 2 dopo il ritiro in Gara-1 con una sospensione piegata. Per le M6 iberiche una doppietta, con Fran Rueda-Victor Bouveng secondi, dopo aver centrato un quarto posto "strategico" in Gara-1 (potevano essere sul podio, ma hanno preferito scaricare handicap).

Ora i due giovanissimi (40 anni in due) sono a 5 punti da Venturini in campionato e hanno scalzato la coppia della Lexus - Emil Frey, Costa-Frommenwiler - con la Gt giapponese qui in scarsa forma per fortuna della Lambo e incapace di andare oltre un

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Dolby-Morris (Lambo Gallardo); 2. Venturini-Mappelli (Lambo Huracan) Gara-2: 1. de Veiga-Farfus (Bmw M6); 2. Bouveng-Rueda (Bmw M6).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Venturini



VENTURINI SOFFIA FORTE

La Huracán Imperiale di Venturini e Mappelli in azione a Monza. Sotto, ammassata alla prima variante e, in basso, l'altra Lambo Imperiale, quella di Postiglione e Fontana



tiene duro



decimo e un quinto posto. Buon podio, la domenica, per la Ferrari Spirit of Race di Ramos-Mac, dopo una bella lotta finale del portoghese con Dolby. La doppietta delle Bmw riapre i giochi anche per il titolo Team, con il Teo Martin ora a soli 2 punti dall'Imperiale. Week-end positivo per Tonio Liuzzi e il suo "assistito", il giapponese Hamaguchi, con la Lambo dell'Fff Racing quarta e terza nelle due gare della categoria Pro-Am, dominate dalle McLaren con Balfe-Bell sabato e Ledogar-West domenica. Nella categoria Am c'è il bis del titolo vicino per Silva-Coimbra su Mercedes, mentre va notato il bel secondo posto in Gara-2 di Gabriele Lancieri, tornato nell'Open dopo sei anni e riuscito a portare a podio la Ferrari del cinese Fu Songyang, apparsa non esattamente un missile. ●



È LA GALLARDO EX-REITER DI MUSTILL

Lambo vecchia fa buon brodo

Nigel Mustill è un simpatico industrialotto del Wiltshire che se la cava piuttosto bene vendendo camion, trattori e veicoli industriali usati e non ama il lusso e lo sfarzo. I soldi che ha guadagnato li ha investiti nella sua grande passione, le corse, e da un paio d'anni s'è regalato un piccolo team e una Lambo Gallardo ex-Reiter, con la quale corre nelle gare inglesi Gt e fa qualche puntatina occasionale nel Gt Open. La piccola compagine di appassionati inglesi si è concessa la soddisfazione di vincere una gara lo scorso anno, a Silverstone, con Craig Dolby, uno dei pionieri più sottovalutati del giro, e Tomas Engge, il pilota prestato da Reiter. A Monza, il bis, in Gara-1, col solito Dolby e il neo-campione inglese Gt, Seb Morris, ex-Gp3. Nonostante un ammortizzatore rotto in prova (quello di ricambio gliel'ha dovuto far arrivare nella notte il buon Reiter, sempre pronto a prendersi una rivincita) e il cambio che si è bloccato in qualifica-2. La vecchia Gallardo ha battuto tutti, anche le Huracán; una bella storia, ma chissà quanto l'hanno gradita a Sant'Agata...



VITTORIE NON PROPRIO SCONTATE

Sopra, la Gallardo di Dolby e Morris, prima in Gara-1. A sinistra, la Bmw di Farfus e de Veiga, vincitrice di Gara-2



AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

Quaresmini re del Porsche Festival

IL PILOTA DINAMIC MOTORSPORT CONQUISTA POLE POSITION E DOPPIA VITTORIA, ANCHE SE UNA PENALITÀ GLI TOGLIE UN SUCCESSO. CHE VA A PELLEGRINELLI

di **Fulvio Cavicchi**

SCARPERIA - Al Mugello va in scena il Porsche Festival 2017, con tutto l'impianto toscano dedicato alla Casa di Weissach. Stand con vetture attuali e storiche, animazione, test in pista con le auto stradali per i club e gli appassionati, gare nel kartodromo del "Mugellino". Ed anche la parata, che sabato ha portato 528 Porsche contemporaneamente in pista, e 503 domenica. In mezzo a tutto questo ci sono state le varie sessioni della Carrera Cup Italia, con la sesta tappa stagionale. La domenica, sotto un cielo bigio e sempre vicino a far partire quel diluvio che poi non è arrivato, si sono corse entrambe le gare. Con quella della mattina che è andata al poleman Gianmarco Quaresmini, passato nel primo giro da Alessio Rovera e capace di andare a riprendersi il successo con un sorpasso alla Bucine al quinto passaggio. Invece al pomeriggio, più che una gara è stata un continuo duello all'O.K. Corral, con errori, contatti, sorpassi, una safety car, una bandiera rossa e tante penalità assegnate dalla direzione gara dopo la bandiera a scacchi. Anche ai primi due classificati, Quaresmini e Fulgenzi.

Senza la penalizzazione, per Gianmarco sarebbero stati ben tre successi consecutivi (dato anche quello in Gara-2 ad Imola). E comunque diventa l'uomo da battere della seconda parte della stagione. Di sicuro il peccato più gran-

**SPORTELLATE
SENZA REMORE**

Animi caldi al Mugello. In alto, il gruppetto delle Porsche con Fulgenzi che prova la fuga. Sotto a destra, Pellegrinelli, primo in Gara-2 dopo la penalizzazione a Quaresmini. In alto a destra, la 911 Supercup in Italia nel 2018

de dell'anno, per lui e Fulgenzi, è il contatto che ha eliminato entrambi quando erano in lotta per la vittoria nella prima sfida della tappa di luglio al Mugello. Lo zero per entrambi ha permesso a Pera e Rovera di allungare in classifica e ridurre la lotta per il titolo ad una sfida a due. Sfida che si giocherà ad armi pari a Monza, nell'ultimo round, visto che l'esclusione di Pera dalla griglia di partenza, dopo la bandiera rossa in Gara-2, gli ha portato il primo zero in classifica e quindi anche la gara da scartare. Che invece Rovera già aveva. Insomma, i due si presenteranno a Monza divisi da 13 punti e senza più scarti a complicare i





Arriva in Italia l'**Evoluzione**

DAL 2018 LA 911 GT3 SUPERCUP POTRÀ CORRERE NELLA CARRERA CUP TRICOLORE. INSIEME ALL'ATTUALE MODELLO

conti. Di certo in Brianza si faranno sentire le dieci posizioni di penalità in partenza assegnate a Pera, per la troppa accanita difesa della posizione nella seconda gara al Mugello. Ma se Rovera vuole credere nella corona, deve tirare fuori anche lui quella cattiveria che al suo avversario non manca. Perché sul circuito toscano è stato troppo tempo alle spalle di Pera senza attaccarlo veramente, per paura di un contatto che potesse eliminarlo. Certamente non poteva permettersi uno zero in classifica ma così facendo alla fine ha ottenuto appena quattro punti. Sicuramente aiutano ma il rivale aveva la macchina danneggiata e serviva approfittarne.

Intanto è stato assegnato il titolo della Michelin Cup. Il ritiro del neo papà Alex De Giacomi (la piccola Matilde è nata proprio qualche giorno prima della gara), per il contatto con seguente capotamento di Chicco Reggiani, ha permesso al terzo assoluto Ivan Jacoma di vincere la gara nella classifica riservata ai Gentleman, e di raggiungere matematicamente la corona finale.

Di sicuro, il clima fresco ha favorito i motori, con le vetture molto più veloci che nella tappa di luglio, ma soprattutto rispetto all'annata passata. Tempi più bassi addirittura di un secondo rispetto al 2016, a dimostrazione di quanto l'aggiunta dell'Abs operata quest'anno abbia influito sulle prestazioni della macchina. ●

Ha fatto bella mostra di sé nel paddock del Mugello la Porsche 911 Gt3 Generazione II, usata già quest'anno nella Supercup ed in Germania e che verrà adottata da tutti gli altri campionati nazionali, tra cui quello Tricolore, dalla prossima stagione. Basata sulla versione evoluta della 991, ne sono state elencate caratteristiche e novità da Christoph Werner, Product Manager 911 GT3 Cup, e Silvio Campigli, responsabile tecnico della Carrera Cup Italia. Il motore 6 cilindri ad iniezione diretta è stato aumentato da 3,8 a 4 litri e sono arrivati altri 25 cv, che la porteranno a 485 totali. Aumentato ad 8500 il regime di rotazione. Le vetture saranno tra l'1,5" ed i 2" più veloci. Quello che più colpisce è che, assieme all'aumento di potenza e giri motore, è arrivata anche una maggiore affidabilità. Infatti l'autonomia di motore e cambio è addirittura raddoppiata; portata rispettivamente a 100 e 60 ore prima che sia necessaria una revisione. Questo comporterà un risparmio per le squadre nel lungo periodo. Le vetture attuali non saranno subito sostituite nel 2018 ma coabiteranno con le nuove. Anche la prossima stagione verrà utilizzato l'Abs nel Tricolore, il primo e per ora ancora l'unico di tutti i Carrera Cup nel mondo ad adottarlo. Valentina Albanese, responsabile Motorsport di Porsche Italia, commenta: «Siamo contenti di questa scelta, come lo sono i piloti. quindi continueremo ad averlo anche nel 2018. Il naturale sbocco della Carrera Cup sono i campionati Gt3, dove si usa l'Abs, da qui la scelta. Con il modello 991 la Carrera Cup Italia diventerà ancora più veloce. Già quest'anno più volte si sono segnati tempi record, nel 2018 il monarca farà un ulteriore step evolutivo, sia sotto il profilo della performance che per efficienza ed appeal». ●



Gt e Turismo grandi sfide

COPPA ITALIA PER LE CORSE AI TITOLI DELLE DUE CATEGORIE SI DECIDERÀ TUTTO ALL'ULTIMO ROUND

IMOLA - A Imola si è svolto il penultimo round della Coppa Italia. Un appuntamento che, come nella tradizione, ha saputo regalare spettacolo pur non proclamando ancora i campioni 2017 per le Gt e la 1ª Divisione Turismo. Fra le Gran Turismo, Luciano Tarabini, protagonista con la Porsche 997 GT3 R del team Autorlando, ha proseguito invece la sua rincorsa al leader Giuseppe Ramelli (Ferrari 458 Challenge), dominando entrambe le gare e mettendosi dietro anche i piloti tedeschi del P9 Challenge, che hanno condiviso la griglia in occasione della tappa emiliana. Alla fine si sono riproposti due podi identici, con il rientrante Riccardo De Bellis due volte secondo su un'altra Porsche della Zrs, sempre davanti a Ramelli.

Questi ultimi hanno dato vita ad un intenso duello, con il primo in difficoltà con le gomme ed il secondo in crisi di freni. Adesso sono 11 le lunghezze di vantaggio per Ramelli. Ancora più combattuta la Coppa Italia Turismo, in cui a spartir-

si le vittorie sono state le due Leon Tcr della Bf Motorsport guidate da Imerio Brigladori e Matteo Bergonzini. La pioggia caduta all'inizio di gara-1 ha contribuito a creare maggiore incertezza, con Bergonzini e Filippo Vita (Seat Leon Tcr) capaci di tenere il passo del batistrada e alla fine anche lui sul podio. In gara-2 un errore

la primo giro ha messo fuori causa Brigladori, mentre Bergonzini ha dominato fino all'arrivo sotto regi-

me di safety car per una vettura finita fuori pista. Il podio è stato completato da Fabio Fabiani (Honda Civic Tcr) e Federico Borrett (Bmw M3 E36). Ai fini dell'assoluta nuovo allungo per Borrett, che si presenterà all'ultimo appuntamento di Adria, spostato di due settimane a fine ottobre, in concomitanza con le finali europee Tcr, anche lui con un vantaggio di 11 lunghezze su Luigi Bamente. A nutrire qualche residua speranza c'è anche Fabrizio Montali, attualmente terzo. Doppietta di Omar Fiorucci in 2ª Divisione.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

GT Gara-1: 1. Tarabini. Gara-2: 1. Tarabini. TURISMO Gara-1: 1. Brigladori. Gara-2: 1. Bergonzini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Tutti dietro al Tornado

3 ORE ENDURANCE LA WOLFF GB08 DI BELLAROSA E BELOTTI FA SALTARE IL BANCO DOMINANDO PER 77 GIRI

IMOLA - Sette giorni dopo essersi assicurato a Vallelunga il titolo del Campionato Italiano Sport Prototipi con un appuntamento d'anticipo, Ivan Bellarosa si è imposto nel quarto e penultimo round della 3 Ore Endurance Champions Cup che si è disputato a Imola. Sul Santerno il pilota del team Avelon Formula ha portato al successo, in equipaggio con Guglielmo Belotti, la Wolf Gb08 Tornato CnT, mantenendo un ritmo regolare per tutti i 77 giri completati. Un successo costruito fin dalle qualifiche, quando la conquista della pole è stato proprio Bellarosa, che in quella occasione ha relegato ad oltre otto decimi la prima

Gt3 di Ayhan-Biter-Kocabiyik e la Radical Sr3 di Marc Weber, il tutto mentre alla Rivazza finiva fuori la Porsche 911 di Wolfgang Triller.

Subito dopo a tenere banco è stata la lotta tra le due Lmp3 di Cencetti-Inglessis e quella di Francesco Dracone (altro nome di rilievo al via) e Jacopo Baratto, in rimonta dalla quarta posizione di partenza con un'altra Ligier Jsp3 schierata dalla Bhk Motorsport e alla fine seconda, seguita dalla Mercedes di Adrian e Manuel Zumstein, tornati in testa al campionato, terzi assoluti e primi tra le Gt. Quinta la Porsche 997 di Autorlando divisa da Matteo, Giacomo e Paolo Bossini.

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Belotti-Bellarosa (wolf Gb08); 2. Dracone-Baratto (Ligier Jsp3); 3. Zumstein-Zumstein (Mercedes Amg).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

“Stoico” l'11° posto di Cuneo-Magnoni-Pirri con la Wolf Gb08, arrivato dopo diversi problemi che ne hanno determinato numerose soste ai box e la perdita di una ruota. Nella Silver a imporsi è stata la Seat Leon Cup Racer di Marco Costamagna e Armando Donazzan. Mariano Costamagna, Roberto Olivo e Marco Ravinale (Seat Leon Gpl) si sono aggiudicati la classe Energie Alternative. (d.l.)

Nel Turismo della Coppa Italia le vittorie se le sono divise Brigladori e Bergonzini. In alto Bellarosa e Belotti primi nelle 3 Ore Endurance



Sandrucci è campione

CLIO CUP IL VITERBESE SI LAUREA AL TERMINE DI UNA STAGIONE TIRATA. A JELMINI, SECONDO, IL TITOLO ROOKIE

IMOLA - Anche quest'anno ad assegnare il titolo della Clio Cup Italia è stato l'ultimo appuntamento, con Gustavo Sandrucci campione nella seconda e conclusiva gara di Imola. Il pilota viterbese, sette vittorie al suo attivo, ha portato al team Melatini Racing quel successo che la squadra marchigiana inseguiva ormai da tempo. Un successo che Sandrucci, alla sua prima stagione completa nel monomarca Renault, ha ipotizzato sabato andando a segno dopo avere lottato con il poleman Nicola Rinaldi, l'unico che avrebbe potuto impensierirlo alla vigilia della tappa del Santerno.

Il campano, portacolori della Essecorse, da parte sua ha fatto fino in fondo il suo "dovere". Tanto per cominciare facendo segnare il miglior tempo in entrambe le sessioni di qualifica. Nell'ultima tornata di Gara-1 è però finito largo sulla ghiaia del Tamburello, dopo essersi scambiato per cinque volte la posizione di testa con Sandrucci. Un errore che ha consentito inoltre a Felice Jelmini di avvicinarsi e di passarlo sul

traguardo in un arrivo al fotofinish, sancito da una differenza di soli due millesimi. A Jelmini è così andato il secondo posto e la certezza matematica del titolo Rookie, conquistato con il team Composit Motorsport, coronato dalla brillante affermazione ottenuta in Gara-2 (proprio davanti a Sandrucci e con Rinaldi "stoppato" da un drive through per partenza anticipata). Se poi consideriamo che a laurearsi campione tra i Gentleman già a Vallelunga era stato Daniele Pasquali con la Essecorse, risalta subito il fatto che quest'anno non si è affatto assistito ad un soliloquio. Viceversa, a spartirsi

il bottino sono state tre squadre diverse (a Melatini è andato anche il titolo Team), segno di un elevato livello

rimarcato anche dai numeri: 22 piloti al via nel finale di campionato. A Imola è stato assegnato anche il titolo della Press League di Renault Italia, andato a Michele Faccin, secondo al Mugello. Bene gli altri due giornalisti Emiliano Perucca Orfei, settimo in Gara-1, e Francesco Neri (14°).

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sandrucci; 2. Jelmini; 3. Rinaldi. Gara-2: 1. Jelmini; 2. Sandrucci; 3. Avbelj.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



Pedetti ride con la Tatuus

MASTER PROTOTIPI IL PILOTA DEL PAVE MOTORSPORT CONQUISTA IL TRICOLORE MENTRE BETTINI RECRIMINA

IMOLA - Ben 27 vetture hanno sancito il gran finale del Master Tricolore Prototipi, che nell'ultimo round di Imola alle sue 14 biposto ha sommato le 13 della serie austriaca Sport Cars Challenge. Uno schieramento come non se ne vedeva da anni. L'ultimo round del campionato è servito anche a proclamare i campioni 2017, con Davide Pedetti, protagonista con la Tatuus Py012 della Pave Motorsport, che si è aggiu-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Stoller; 2. Breitmoser; 3. Rupp. Gara-2: 1. Breitmoser; 2. Rupp; 3. Francisci.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

sa di un errore commesso all'ultimo giro di Gara-1. Vero mattatore è stato però Claudio Francisci, perfetto con la sua Lucchini Bmw e primo in entrambe le gare. Nella prima, disputata sotto la pioggia, il pilota romano ha preceduto Filippo Cuneo (Wolf GB08) e Davide Pedetti, mentre nella ha concluso davanti a Ranieri Randaccio (Lucchini-Bmw) e Alessandro Rosi (Norma M20F). Il finale di stagione è stato utile anche

per ribadire le linee guida per il 2018, confermando quanto già emerso in occasione del round di Vallelunga. Format invariato di gare sprint e campionato con una gara in più sulla distanza dei sette appuntamenti. Minimi correttivi tecnici a pesi e flangie per "copiare" le serie continentali e apertura alle vetture Lmp3 con classe separata. (d.l.)

Sandrucci sul tetto della Clio di Melatini: sono entrambi campioni! In alto, il gruppo dei Prototipi



Nespoli nuova firma

IL TICINESE TORNA A CONQUISTARE IL MONOMARCA CON LE ELISE. A PASOTTI NON BASTA LA DOPPIETTA NELL'ULTIMO ROUND



IMOLA - Si è dovuto aspettare fino al sesto ed ultimo appuntamento di Imola per proclamare Franco Nespoli campione 2017 della Lotus Cup Italia. Il pilota ticinese della Cipriani Motorsport ha bissato il successo conquistato due anni fa e sigillato la sua stagione centrando in gara-1 il terzo posto che gli è stato sufficiente a chiudere matematicamente la partita, prima di ottenere solamente un ottavo posto in gara-2. Non sono invece bastate al suo diretto avversario Stefano Pasotti, le due vittorie messe a segno con il team Lg Motorsport sul tracciato emiliano, che lo ha visto comunque protagonista assoluto fin dalle qualifiche del sabato, quando ha ottenuto una doppia pole position. A confermarsi come terza forza del campionato riservato alle Elise Cup PB-R, è stato una volta di più Giacomo Giubergia. Il giovane torinese della Pellin Racing ha dovuto faticare non poco per avere la meglio in gara-2 (quando ha concluso terzo) sui propri compagni di squadra Filippo Manassero e Mario Minella, a loro volta in evidenza in gara-1, con il primo dei due secondo al traguardo e Minella quinto. Ottimo epilogo di campionato anche per Francesco Liberatore, che dopo la buona performance di Vallelunga ha nuovamente dato una

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pasotti; 2. Manassero; 3. Nespoli. Gara-2: 1. Pasotti; 2. Liberatore; 3. Giubergia.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

prova di abilità chiudendo secondo in gara-2. In evidenza in questa occasione anche diverse "new entry". Ad iniziare dai due vincitori della Speed Championship, Marco Pozzi e Manuel Fretti, che al loro esordio assoluto nella serie hanno conquistato rispettivamente l'ottavo e settimo posto prendendo parte ad una gara ciascuno come premio per la loro brillante stagione. Positiva anche la prestazione dell'austriaco Jurgen Heidenhofer, tra i più veloci in gara-2 e addirittura quarto assoluto al traguardo. Il suo compagno Giovanni Ciraso (entrambi hanno preso il via con la Lg Motorsport) ha invece concluso sesto in gara-1. Ad aggiudicarsi in extremis la classifica Over 50 sempre a Imola, è stato il monegasco Vito Utzleri, grazie ad un vero e proprio "colpo di mano" nei confronti di Vincenzo Sauto, che arrivava a questo conclusivo round nelle vesti di leader ed il quale, complice la rottura del motore nella prima delle due gare, non ha potuto prendere il via di gara-2. Per concludere, a Stefano Zerbi va la palma della sfortuna: il driver varesino, in precedenza sempre tra i primi attori del monomarca, a causa di un problema meccanico, ha infatti collezionato un ritiro ed un 12° piazzamento. ●



L'edizione 2017 della Lotus Cup è stata avvincente fino in fondo. Ci sono voluti sei round sempre molto combattuti per consegnare il titolo nelle mani di Nespoli, a sinistra. Nell'ultimo round a Imola, Pasotti ha fatto doppietta

NELLA ENDURANCE 2.0

Elise alla 6 Ore di Roma

Conclusa positivamente la stagione della Lotus Cup Italia 2017, la PB Racing sarà impegnata in altri tre eventi tricolori. Il primo di questi è in programma a Vallelunga, in occasione della Endurance 2.0 che si disputerà alla vigilia della 6 Ore di Roma a metà novembre. Nel weekend successivo, la compagine bergamasca che promuove il monomarca riservato alle Elise Cup PB-R sarà protagonista a Milano Autoclassica, con uno stand dedicato ed una sfida stile Motors Show che si svolgerà alla fiera di Rho. Probabile anche la partecipazione, sempre con le veloci Lotus che animano il campionato, alla 100 Miglia di Magione, nel fine settimana del 2 e 3 dicembre.

SCOPRI LA NUOVA VERSIONE DI COTTO E MANGIATO



ASSAPORA TUTTE LE NOVITÀ IN EDICOLA.

- ANCORA PIÙ RICETTE
- STEP PIÙ CHIARI
- FOTO PIÙ GRANDI
- NUOVA GRAFICA



Dal 29 settembre Cotto e Mangiato magazine ti aspetta con ancora più ricette, una grafica più moderna, tante foto a tutta pagina e più spazio agli step di preparazione per offrirti una cucina ancora più facile, veloce e di qualità.

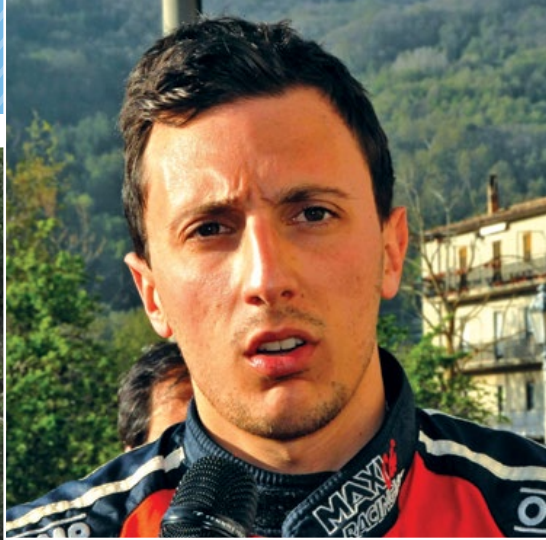
Cotto e mangiato
la cucina facile, veloce e di qualità

DISPONIBILE SU
Google play

Scarica su
App Store

I giorni più belli di **Scola**

«NEL 2018 SPERO CHE TORNINO NEL CIVM ANCHE FAGGIOLI E MERLI PER UNA SFIDA ANCORA PIÙ TIRATA». INTERVISTA AL NEO-CAMPIONE DELLE SALITE TRICOLORI CHE DOPO AVER VINTO IL PRIMO TITOLO, A 45 ANNI DA QUELLO COLTO DA SUO NONNO, IL POPOLARE DON MIMI, HA TUTTA L'INTENZIONE DI INGROSSARE LA SUA BACHECA



QUANTI CIVM
HO INTENZIONE
DI VINCERE? UNO
IN PIÙ DI QUELLI
CHE AVRÀ VINTO
SIMONE FAGGIOLI

DOMENICO SCOLA



di Gianluca Marchese

È difficile riuscire a definire Domenico Scola come Re o Signore della Montagna. Pur essendolo stato nel 2017 tricolore. Il cosentino figlio e nipote d'arte, di quell'indimenticato omonimo nonno che lo segue dal cielo da inizio 2016, resta più che altro il Ragazzo della Montagna. Al limite il Principino. Il "Golden Boy" se si prende a prestito il dizionario di un altro sport. Ma non è necessario. Un po' perché non c'è bisogno di perobanti sottolineature, si resta più in linea con il personaggio: un pilota classe '91 mai esagerato nell'espansività ma dotato della tipica sfrontatezza giovanile di chi ama le sfide in un mondo dove in definitiva tutti i rivali diretti sono più grandi di lui; un ragazzo diventato papà nel marzo scorso e che si è andato a prendere il primo Civism assoluto della carriera con un dirompente poker di vittorie filate. Poi un po' perché, dopo 7 firme consecutive (12 in totale), non c'è quella di Faggioli sull'albo d'oro tricolore, ma il cosentino cova in un sorriso sbarazzino un'ambizione appunto da ragazzo: «*Quanti Civism ho intenzione di vincere? Uno in più di quelli che avrà vinto Faggioli!*». - **Al di là di un sogno tra serio e faceto, Scola jr. sull'Osella Fa30 ha già riscritto la storia ripetendo le gesta del nonno (Don Mimì fu tricolore nel 1972): fa effetto questa impresa?**

«*Ormai è difficile vedere tradizioni che si tramandano così. Più facile che a qualcuno non possa piacere e si dedichi ad altro. A me invece è piaciuto e fin da subito ho pensato a fare il massimo. Questo è un titolo cercato e voluto da tempo e finalmente arrivato. Speriamo sia il primo di una lunga serie. Certamente fa effetto, non è cosa da poco, però se mi fermo a pensare a quanto hanno vinto i miei avversari e in particolare Faggioli non riesco a esultare più di tanto per la mia impresa. So di non essere arrivato. Certo, me la godo, però c'è da lavorare e ancora è tanta l'esperienza da accumulare.*»

- **Come sta reagendo la tua famiglia da corsa?**

«*Forse sono loro più entusiasti di me. In particolare mio padre. Ci teneva tanto. Tornare a gioire per questo obiettivo dopo così tanto tempo per lui è stato speciale.*»

- **Sì perché, a loro volta, Don Mimì era suo padre: quest'anno una parola ricorrente...**

«*Sono successe un sacco di cose! Non mi aspettavo che tutte queste scariche di emozioni arrivassero di colpo! Il 17 marzo 2017, che tra l'altro era un venerdì, è nata mia figlia Letizia e il 17 settembre 2017 ho vinto il titolo... sembra un aneddoto che dimostri quanto il numero sia in realtà fortunato!*»

- **Sei scaramantico? Hai gesti che ripeti alle gare?**

«*Diciamo di sì, ma la scaramanzia un po' è passata con quanto successo col 17, che fra l'altro a Erice, dove ho vinto il titolo aritmeticamente, era il numero del posto assegnatomi nel paddock. L'ho pure fotografato: non volevo crederci! In realtà diciamo che piccole cose come salire in auto sempre dallo stesso lato sono più un rituale che scaramanzia.*»

- **Che cosa ti avrebbe detto tuo nonno?**

«*Più che altro sarebbe stato pieno di gioia. Quando ottenevo una vittoria importante solitamente bastava guardarci negli occhi e credo che pure in*



IL PRIMO SCUDETTO
DI DOMENICO

Con l'Osella, Domenico Scola aggredisce le curve della salita di Sarnano nell'ambito di una stagione davvero fantastica per il cosentino che ha conquistato il Civism per la prima volta in carriera

questo caso si sarebbe commosso e uno sguardo sarebbe valso più di mille parole. Poi è difficile immaginare, sicuramente non sarebbero state frasi di circostanza».

- La stagione è stata più dura o più esaltante?

«Entrambe. L'inizio non è stato molto convincente, quindi più duro. Al Reventino non era arrivato il massimo dei punti, a Sarnano non abbiamo potuto fare delle prove e poi abbiamo sbagliato la scelta di pneumatici. Più avanti la potenza del motore è andata scemando. Il mio Civm si è raddrizzato a Fasano, soprattutto per quanto riguarda la vettura, e da lì è stato più esaltante con vittorie a raffica».

- È stata quella la gara dell'anno?

«Credo di sì, con tanto di record di 1"5 sotto a quello di Faggioli lo scorso anno. Speravo di arrivare lì vicino, ma di abbassare così tanto proprio no. È stato il trampolino di lancio perché poi arrivi alle gare conscio del tuo potenziale. Ho iniziato a crederci davvero e sapevo che potevo riuscirci».

- Ormai sei comunque un "giovane veterano" delle salite: perché un ragazzo dovrebbe intraprendere questa specialità?

«Innanzitutto perché i costi di base sono inferiori e quindi possono aiutare come approccio all'automobilismo. E poi è una disciplina molto bella ed esaltante seppure spesso poco considerata dal mondo delle corse, anche se devo dire che in questi ultimi anni sta crescendo. È una specialità che prima di tutto va provata. L'unica nota non favorevole è che difficilmente ti dà delle prospettive particolari rispetto al professionismo, però magari in futuro...».

- C'è stato qualcosa che avrebbe potuto condizionare o far prendere un altro corso al tuo 2017?

«Le gare peggiori sono state Sarnano e Verzegnis, anche se in quest'ultima è andata bene a livello di punteggio. Al Trofeo Scarfiotti invece siamo andati un po' in crisi: non riuscivamo a capire bene le gomme rispetto al prototipo, l'auto non scorreva. Il morale non era alle stelle: per fortuna era solo l'inizio».

- Capitolo gomme: come sta andando con Avon?

«Con i miei setup mi sono sempre trovato bene con la mescola standard del 2016. Sulla nuova utilizzata a Gubbio e provata a Erice c'è da lavorarci perché teoricamente dovrebbe andare meglio, ma va inserita nel contesto. Per il resto il rapporto con Avon è ottimo, c'è sempre dialogo e apertura al confronto».

- Dopo quasi dieci anni la Fa30 resta un prototipo

LO SCORE DI DOMENICO JR

CIVM ASSOLUTO 2017
OSELLA FA30 ZYTEK

CIVM GRUPPO E2SS 2016
OSELLA FA30 ZYTEK

ESORDIO IN SALITA
CELLARA 2011
OSELLA PA21/S HONDA

PRIMA VITTORIA IN SALITA
ORVIETO 2012
OSELLA PA21/S HONDA

PRIMA VITTORIA IN CIVM
ASCOLI 2012
OSELLA PA21/S HONDA

VITTORIE IN SALITA: 25
LUZZI 5 VOLTE, ORVIETO 3, CALTANISSETTA, ERICE, GIARRE, GUBBIO E SILA 2, ASCOLI, CELLARA, FASANO, MONTI IBLEI, MORANO, REVENTINO E SARNANO 1

di vertice: quali i punti di forza e dove progredire?

«Mi sono trovato bene fin da subito però c'è da migliorare e per il 2018 faremo delle modifiche. Mentre nel lento o medio-veloce sono sempre stato a mio agio, quest'anno i problemi li ho avuti nel veloce. Pur lavorandoci molto c'era troppo beccheggio. In realtà proprio il veloce dovrebbe essere il punto forte. Un problema che affronteremo in inverno con ammortizzatori, estrattore e carrozzeria anteriore nuovi sulla scia della Evo di Merli».

- C'è stato pure uno sviluppo sul motore Zyteck...

«Per fortuna dopo Ascoli siamo riusciti a smontarlo, sentivo che aveva perso potenza. L'abbiamo inizialmente ripristinato per Fasano con alcune accortezze e la musica è cambiata subito. Subito dopo abbiamo fatto lo step decisivo cambiando tutta l'elettronica e la preparazione stessa. I fratelli Petriglieri hanno fatto un lavoro fantastico e in inverno apporteremo ancora migliorie».

- Con chi ti sei confrontato fra i tuoi colleghi?

«Un po' con tutti. A fine gara si parla e ci si confronta. Ho sempre avuto rivali ostici, non ho corso da solo! Inizialmente anche Merli, la costante di Magliona, che non mi ha permesso di fare una passeggiata... sempre un osso duro, e Cubeda una volta salito pure lui sulla Fa30. Avendo stessa auto, stesse gomme e stesso team (la Paco74 Corse, ndr) si scambiavano pareri soprattutto con quest'ultimo».

- Il sogno nel cassetto è ora il Cem? O comunque il Civm resta il campionato di riferimento per te?

«Il regolamento per gruppi dell'Europeo non mi piace, onestamente. Non si può arrivare a fine stagione e condividere un titolo. Fossi stato in Merli non me la sarei presa più di tanto per il ritiro alla penultima gara. Meglio perderlo in quel modo, per sfortuna, che dividerlo. Per ora non penso al Cem proprio per questo e poi, a parte 2 o 3, non amo molto le gare in calendario, hanno tutto meno che le caratteristiche di gare in montagna, dovrebbero essere più guidate. Sportivamente l'Italiano è più difficile e io gli do più valore, almeno al momento».

- Hai parlato con Faggioli dopo lo scudetto? Gliel'hai tolto...

«Dopo Erice mi ha mandato un messaggio facendomi i complimenti sia per la gara sia per il titolo».

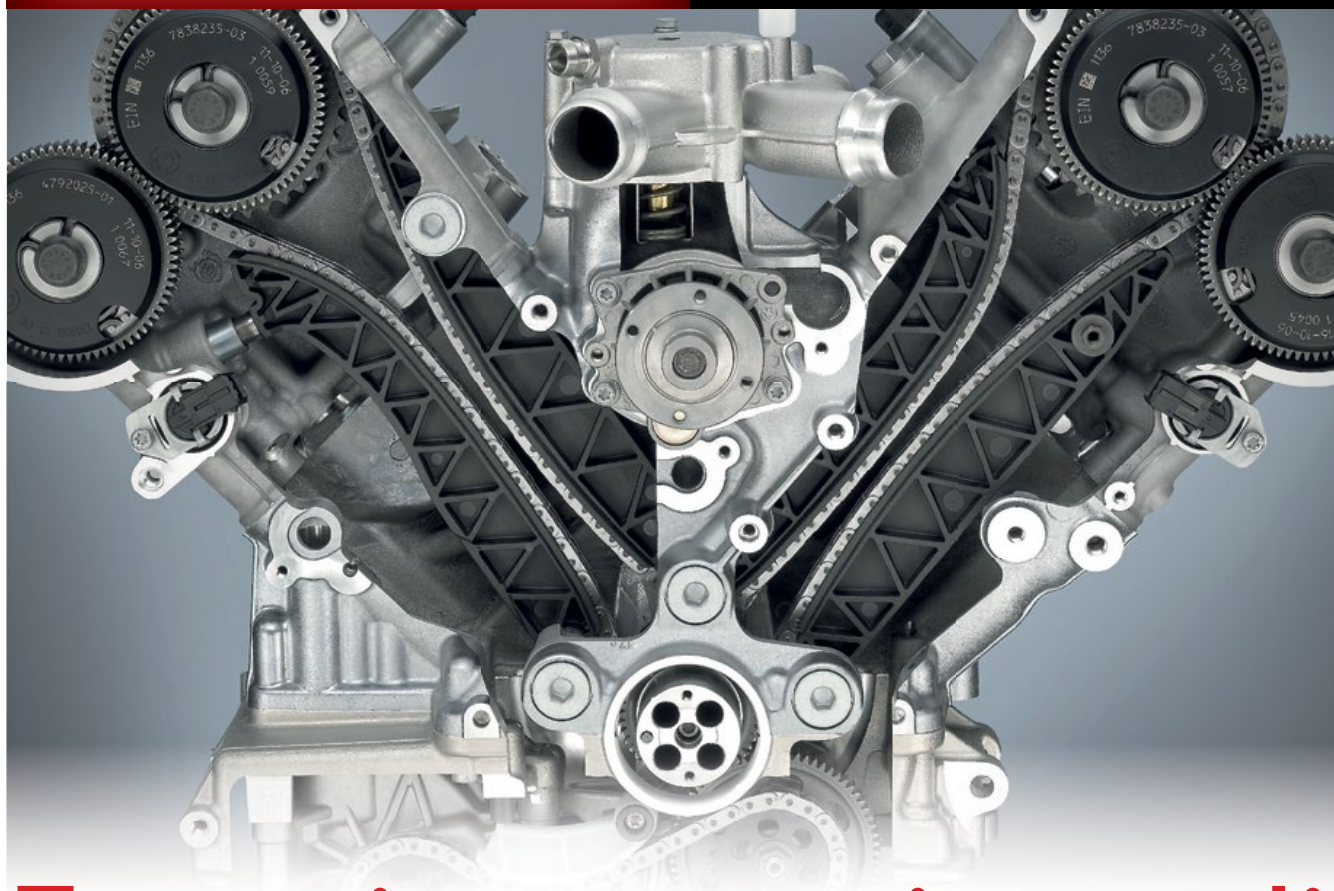
- Arriveranno altri avversari nel 2018?

«Non lo so. Intanto spero tornino Faggioli e Merli per una stagione ancora più tirata». ●

A FASANO IL 2017 DI SCOLA JR HA SVOLTO

Prima della festa della Coppa Nissena, a sinistra, la stagione di Domenico Scola ha avuto una svolta in coincidenza della salita di Fasano dove il calabrese si è imposto abbassando di 1"5 il precedente record firmato da Faggioli nel 2016





Ecco in quanti modi si può aprire una valvola

Sistema di distribuzione, il gruppo di ricerca di Ingegneria della Cusano descrive i meccanismi di azionamento utilizzati nel settore automobilistico

Il sistema di distribuzione è costituito dall'insieme di valvole, alberi a camme, molle, punterie, cinghie e altri componenti, che regolano i flussi dei gas dal collettore di aspirazione ai cilindri e da questi ai condotti di scarico in un motore 4 tempi. La maggiore complessità costruttiva dovuta alla presenza della distribuzione (che è assente nei 2 tempi) è ripagata in termini di minori emissioni e più bassi consumi. Vediamo in generale come funziona il sistema di distribuzione: la cinghia mette in rotazione l'albero a camme e quando i lobi delle camme premono le punterie azionano l'apertura delle valvole, mentre quando i lobi lasciano le punterie, le molle richia-

mano le valvole in posizione di chiusura. Possiamo esaminare più in dettaglio tre dei sistemi di distribuzione oggi più diffusi. Il primo è il sistema Single Over Head Camshaft (SOHC) o monoalbero, impiegato principalmente in motori di medie prestazioni. Nel SOHC un unico albero a camme, posizionato sulla testa, comanda sia le valvole di aspirazione che quelle di scarico, a volte avvalendosi anche di un sistema di bilancieri. Per applicazioni di potenza più elevata si preferisce il sistema Double Over Head Camshaft (DOHC) o bialbero, in cui due alberi a camme sono dedicati uno alle valvole di aspirazione e l'altro a quelle di scarico. Il terzo sistema è l'Over Head Valves (OHV) o

“a valvole in testa”. Nell'OHV l'albero a camme è posizionato in basso, vicino all'albero a gomiti, ed è quindi necessario un sistema di aste e bilancieri per raggiungere le valvole che sono collocate nella testa. Tra i molti meccanismi, sono ormai diffusi i sistemi che aggiungono la possibilità di variare la fasatura: VCT, VVT e Valvetronic, sviluppati da Alfa Romeo, Toyota e BMW. Per migliorare prestazioni e consumi, infatti, bisogna riuscire a garantire la migliore sincronizzazione del moto delle valvole con il ciclo termodinamico del motore in ogni condizione di funzionamento.

Leclassifiche

VELOCITÀ

BLANCPAIN ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 46
Barcellona (Spa),
30 settembre-1 ottobre 2017

Assoluta: 1. Vautier-Serralles-Juncadella (Mercedes-Amg Gt3) 93 giri in 3h00'24"034, alla media di 143,9 km/h; 2. Leonard-Dennis-Frijns (Audi R8 Lms) a 0"719; 3. Caldarelli-Engelhart-Bortolotti (Lamborghini Huracán Gt3) a 43"183; 4. Erikszon-Buhk-Perera (Mercedes-Amg Gt3) a 47"928; 5. Stolz-Christodoulou-Buurman (Mercedes-Amg Gt3) a 48"350; 6. Sandström-Schiller-Baumann (Mercedes-Amg Gt3) a 48"756; 7. Meadows-Mortara-Marciello (Mercedes-Amg Gt3) a 1'08"660; 8. Stippler-Cecon-Salaquarda (Audi R8 Lms) a 1'09"631; 9. Treluyer-Richelme-Berthon (Audi R8 Lms) a 1'32"905; 10. Hirschi-Seefried-Klien (Emil Frey Jaguar G3) a 1'39"082; 11. Fontana-Ortelli-Siedler (Emil Frey Jaguar G3) a 1'41"053; 12. Martin-Eng-Sims (Bmw M6 Gt3) a 1'41"398; 13. Buncombe-Chiyo-Ordenez (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 1 giro; 14. Tordoff-Kane-Barnicoat (McLaren 650S Gt3) a 1 giro; 15. Lathouras-Pasini-Pier Guidi (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 16. Abbott-Kodric-Kujala (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro (1. Pro-Am); 17. Gachet-Monti-Haese (Audi R8 Lms) a 1 giro; 18. Ciocci-Fischella-Calado (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 19. Smith-Jarvis-Kane (Bentley Continental Gt3) a 1 giro; 20. Mattschull-Salikhov-Keilwitz (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 21. Badey-Perfetti-Bastian (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 22. Fumanelli-Leventis-Williamson (McLaren 650S Gt3) a 1 giro; 23. Beretta-Gattuso-Piccini (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 24. Motoaki-Bontempelli-Beretta (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 25. Pohler-Janosz-Crestani (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 26. Yoluc-Al Harthy-Adam (Aston Martin V12 Gt3) a 1 giro; 27. Machitski-Abra-Bleekemolen (Lamborghini Huracán Gt3) a 1 giro; 28. Broniszewski-Piccini (Ferrari 488 Gt3) a 1 giro; 29. Häring-Renauer-Renauer (Porsche 991 Gt3 R) a 2 giri; 30. Toril-Morley-Kirchhöfer (Mercedes-Amg Gt3) a 2 giri; 31. Perez Compagnon-van der Zande-Vervisch (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 32. Ehret-Mastronardi (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri (1. Am); 33. Cerqueira-Diaz-Tutumlu-van Splunteren (Lamborghini Huracán Gt3) a 2 giri; 34. Mateu-Caygill-Venter (Audi R8 Lms) a 2 giri; 35. Helistekangas-Wood-Enge (Lamborghini Reiter Gallardo R-Ex) a 2 giri; 36. Ricci-Beaubeleque-Gounon (Mercedes-Amg Gt3) a 3 giri; 37. Bauner-Rostan-Delhez (Lamborghini Huracán Gt3) a 4 giri; 38. Chaponik-Sandberg-Heckert (Mercedes-Amg Gt3) a 5 giri; 39. Zanuttini-Duyver-Perel (Ferrari 488 Gt3) a 6 giri; 40. Heyer-Assenheimer-Dontje (Mercedes-Amg Gt3) a 12 giri; 41. G. Roda-Ruberti-Dillmann (Lamborghini Huracán Gt3) a 12 giri.

Giro più veloce: il 28° di Barnicoat in 1'48"997, alla media di 153,7 km/h.

Il campionato dopo 10 gare

Assoluta: 1. Bortolotti-Engelhart 153 punti; 2. Buhk-Perera 120; 3. Abril 116; 4. Frijns-Leonard 110; 5. Caldarelli 107; 6. Winkelhock 104; 7. Soulet-Soucek 83; 8.

Stevens 74; 9. Eriksson 73; 10. Fässler-Vanthoor 62.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 66
Monza (Mb),
30 settembre-1 ottobre 2017

Gara-1: 1. Dolby-Morris (Lamborghini Gallardo Rex) 38 giri in 1.10'41"903 alla media di 186,823 km/h; 2. Venturini-Mapelli a 1"785; 3. Balfe-Bell (McLaren 650 S) a 13"994; 4. Bouveng-Rueda (BMW M6) a 15"503; 5. Ramos-Mac (Ferrari 488) a 19"272; 6. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 31"694; 7. Biagi-Gianmaria a 35"252; 8. Postiglione-Fontana a 38"154; 9. Liberati-Ling a 39"691; 10. Costa-Frommenwiler (Lexus RC F) a 39"939; 11. Pierburg-Onslow (Mercedes AMG) a 53"813; 12. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 58"138; 13. Hamaguchi-Liuzzi a 58"336; 14. Perazzini-Griffin (Ferrari 488) a 1'02"703; 15. Drmic-Lukas (Porsche GT3 R) a 1'11"920; 16. Hahn-Hellmeister (Mercedes AMG) a 1'11"972; 17. Coimbra-Silva (Mercedes AMG) a 1'18"301; 18. Hrachowina-Konrad (Mercedes AMG) a 1'19"616; 19. Basso-Figueiredo (Mercedes AMG) a 1'30"069; 20. Songyang-Lancieri (Ferrari 488) a 1 giro; 21. Calamia-Pampanini (Mercedes AMG) a 1 giro; 22. da Veiga-Farfus (BMW M6) a 7 giri; 23. Still-Scheuschner a 9 giri (gli altri su Lamborghini Huracan).

Giro più veloce: da Veiga-Farfus in 1'48"209 alla media di 192,728 km/h.

Gara-2: 1. da Veiga-Farfus (BMW M6) 33 giri in 1.01'14"821 alla media di 187,277 km/h; 2. Bouveng-Rueda (BMW M6) a 6"107; 3. Ramos-Mac (Ferrari 488) a 9"038; 4. Dolby-Morris (Lamborghini Gallardo Rex) a 9"475; 5. Costa-Frommenwiler (Lexus RC F) a 18"809; 6. Venturini-Mapelli a 19"239; 7. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 23"246; 8. Biagi-Gianmaria a 28"927; 9. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 31"434; 10. Hamaguchi-Liuzzi a 48"781; 11. Perazzini-Griffin (Ferrari 488) a 53"789; 12. Pierburg-Onslow Cole (Mercedes AMG) a 54"126; 13. Balfe-Bell (McLaren 650 S) a 1'00"608; 14. Drmic-Lukas (Porsche GT3 R) a 1'10"325; 15. Hahn-Hellmeister (Mercedes AMG) a 1'14"389; 16. Calamia-Pampanini (Mercedes AMG) a 1'21"976; 17. Coimbra-Silva (Mercedes AMG) a 1'31"859; 18. Songyang-Lancieri (Ferrari 488) a 1'43"196; 19. Still-Scheuschner a 1 giro (gli altri su Lamborghini Huracan).

Giro più veloce: da Veiga-Farfus 1'47"862 alla media di 193,348 km/h.

EUROFORMULA OPEN

Monza (Mb),
30 settembre-1 ottobre 2017

Gara-1: 1. Scott 16 giri in 28'17"793 alla media di 196,535 km/h; 2. Troitskiy a 6"402; 3. Fittje a 9"357; 4. Laaksonen a 9"809; 5. Vaidyanathan a 11"344; 6. Hingeley a 11"935; 7. DeFrancesco a 12"937; 8. Martinez a 15"927; 9. Reddy a 17"305; 10. Das a 23"093; 11. Karkosik a 25"941; 12. Leon Shlom a 28"124; 13. Pronenko a 35"726; 14. Hahn a 41"528; 15. Iorio a 45"371; 16. Cardoso a 1 giro; 17. Lu a 1 giro; 18. Vivacqua a 1 giro.

Giro più veloce: Scott in 1'45"730 alla media di 197,245 km/h.

BOSS GP

IMOLA

Raghunathan dice Coloni

È finita nel migliore dei modi l'avventura della Coloni Motorsport nel campionato Boss GP ad Imola, settimo ed ultimo round della stagione. Sul circuito Enzo e Dino Ferrari il pilota indiano Mahaveer Raghunathan, al volante di un'Auto Gp preparata ed assistita in pista dalla squadra di Enzo e Paolo Coloni, ha vinto la Formula Class edizione 2017. Il driver nato a Chennai, 18 anni, ha iniziato il week-end facendo registrare il 2° tempo in qualifica della sua categoria. Gara-1 si è svolta il sabato su pista asciutta: Raghunathan ha dominato la sua classe, terminando 3° assoluto. Gara-2 si è poi disputata sul bagnato la domenica. Questa volta il pilota indiano si è migliorato, vincendo nuovamente nella Formula Class, ma piazzandosi al 2° posto assoluto, dietro soltanto alla più potente Gp2 Evo dell'olandese Van Kalmthout. Con i risultati di Imola Raghunathan, per i colori della Coloni Motorsport, ha vinto la Formula Class 2017 del campionato Boss Gp, con 29 punti finali, battendo per 3 punti un altro driver italiano, Salvatore De Plano.



Scene dal trionfo dell'indiano Mahaveer Raghunathan nell'ultima prova della serie Boss Gp, a Imola, con la monoposto di Coloni



Gara-2: 1. Scott 18 giri in 35'41"834 alla media di 175,264 km/h; 2. Fittje a 1"112; 3. Laaksonen a 1"685; 4. Karkosik a 9"175; 5. Hingeley a 9"682; 6. Troitskiy a 12"219; 7. Iorio a 13"379; 8. Das a 14"177; 9. Martinez a 14"700; 10. Samaia a 14"990; 11. Hahn a 15"153; 12. Shlom a 15"501; 13. Florescu a 16"367; 14. Pronenko a 19"017; 15. Lu a 44"963; 16. Cardoso a 1 giro.

Giro più veloce: Troitskiy in 1'45"209 alla media di 198,222 km/h.

Il campionato: 1. Scott 286 punti; 2. Troitskiy 158; 3. Vaidyanathan 119; 4. Fittje 115; 5. DeFrancesco 99.

CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 68
Imola (Bo),
30 settembre-1 ottobre 2017

Gara-1: 1. Quaresmini (Dinamic Motorsport), 15 giri in 32'29"248, alla media di 145,302 km/h; 2. Rovera (Tsunami RT) a 1"067; 3. Fulgenzi (Ghinzani Arco Motorsport) a 6"796; 4. Pera (Ebi-motors) a 10"001; 5. Pellegri-nelli (Bonaldi Motorsport) a 10"207; 6. Linossi (Dinamic Motorsport) a 10"771; 7. De Giacomi (Dinamic Motorsport) a 12"225; 8. Jacoma (Ghinzani Arco Motorsport) a 13"315; 9. Selva (Ebi-motors) a 15"238; 10. Curti (Tsunami RT) a 15"857; 11. Koller (Ghinzani Arco Motorsport) a 16"353; 12. Pastorelli (Dinamic Motorsport) a 17"017; 13. Piccioli (Ghinzani Arco Motorsport) a 18"129; 14. Sartori (Dinamic Motorsport) a 19"179; 15. "Walter Ben" (Bonaldi Motorsport) a 1 giro

Giro più veloce: il 3° di Quaresmini in 1'51"857, alla media di 168,804 km/h

Gara-2: 1. Pellegri-nelli (Bonaldi Motorsport) 13 giri in 28'28"412 alla media di 143,680 km/h; 2. Quaresmini (Dinamic Motorsport) a 12"096; 3. Fulgenzi (Ghinzani Arco Motorsport) a 14"270; 4. Linossi (Dinamic Motorsport) a 21"773; 5. Jacoma (Ghinzani Arco Motorsport) a 30"858; 6. Koller (Ghinzani Arco Motorsport) a 36"753; 7. Rovera (Tsunami RT) a 39"136; 8. Piccioli (Ghinzani Arco Motorsport) a 45"419; 9. Curti (Tsunami RT) a 56"401; 10. Curti (Tsunami RT) a 1'01"567; 11. Sartori (Dinamic Motorsport) a 1'44"906; 12. "Walter Ben" (Bonaldi Motorsport) a 2'05"367.

Giro più veloce: il 12° di Fulgenzi in 1'53"537 alla media di 166,307 km/h.

COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 70
Imola (Bo),
30 settembre-1 ottobre 2017

1. COPPA ITALIA GT

Gara-1: 1. Tarabini (Porsche 997 Gt3 R) 12 giri in 21'11"081, alla media di 166,841 km/h; 2. Speck (Porsche 997 Gt3 R) a 8"914; 3. Triller (Porsche 991 Gt3 Cup) a 23"121; 4. Michael (Porsche 991 Gt3 Cup) a 56"908; 5. De Bellis a 1'21"477; 6. Irenxmayr a 1'25"625; 7. Ramelli (Ferrari 458 Challenge) a 1'39"204; 8. Prager a 1'39"270; 9. Nervi (Porsche 997 Gt4) a 1 giro (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

Giro più veloce: il 7° di Tarabini in 1'45"038, alla media di 168,248 km/h.

Gara-2: 1. Tarabini (Porsche 997 Gt3 R) 12 giri in 21'27"362; 2. Triller (Porsche 991 Gt3 Cup) a 3"387; 3. Michael (Porsche 991 Gt3 Cup) a 56"298; 4. De Bellis a 1'08"073; 5. Ramelli (Ferrari 458 Challenge) a 1'08"429; 6. Irenxmayr a 1'09"378; 7. Prager

a 1'23"432; 8. Nervi (Porsche 997 Gt4) a 1 giro (gli altri su Porsche 997 Gt3 Cup).

Giro più veloce: il 6° di Tarabini in 1'45"978, alla media di 166,755 km/h.

COPPA ITALIA TURISMO

Gara-1: 1. Brigliadori (Seat Leon Cup Racer) 10 giri in 21'47"625, alla media di 135,149 km/h; 2. Bergonzini (Seat Leon Cup Racer) a 2"349; 3. Vita (Seat Leon Cup Racer) a 4"446; 4. Bamonte (Honda Civic Type R) a 46"307; 5. Mazzolini (Seat Leon Cup Racer) a 50"802; 6. Fabiani (Honda Civic Type R) a 1'15"866; 7. Cappellari (Seat Leon Cup Racer) a 1'33"945; 8. Borret (Bmw M3 E46) a 1'36"737; 9. Fiorucci (Seat Leon Supercopa) a 1'37"333; 10. De Vuono (Bmw M3 E36 3.2) a 2'04"480; 11. Lissignoli (Renault Clio) a 2'08"960; 12. Trebbi a 1 giro; 13. Barbolini a 1 giro; 14. Zamporlini a 1 giro; 15. Casciandrini a 1 giro; 16. Maglioccola a 1 giro; 17. R. De Luca (Honda Civic Ter) a 1 giro; 18. Sapuppo (Bmw M3 E36) a 1 giro; 19. Gaudenzi (Alfa Romeo Gt) a 1 giro; 20. Giofatto (Honda Civic Type R) a 1 giro; 21. Senzacqua (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 22. Tassi (Bmw M3 E36) a 1 giro; 23. Di Cosmo (Abarth 595) a 1 giro; 24. Montali (Bmw 320i) a 2 giri. Tutti gli altri su Renault Clio Rs.

Giro più veloce: l'8° di Brigliadori in 2'08"191, alla media di 137,860 km/h.

Gara-2: 1. Bergonzini (Seat Leon Cup Racer) giri in 20'36"601, alla media di 128,620 km/h; 2. Fabiani (Honda Civic Ter) a 38"681; 3. Borret (Bmw M3 E36) a 39"134; 4. Montali (Bmw 320i) a 39"629; 5. Maglioccola (Seat Leon Cup Racer) a 40"978; 6. Bamonte (Honda Civic Type R) a 41"455; 7. Revello (Seat Leon Cup Racer) a 41"913; 8. Cappellari (Seat Leon Cup Racer) a 42"256; 9. Mazzolini (Seat Leon Cup Racer) a 43"419; 10. Giofatto (Honda Civic Type R) a 43"921; 11. Fuorucci (Seat Leon Supercopa) a 44"149; 12. Pietrini (Bmw M3 E36) a 44"598; 13. Gaudenzi (Alfa Romeo Gt) a 45"172; 14. Ruberti (Seat Leon Supercopa Long Run) a 46"185; 15. Trebbi a 46"898; 16. Piccin (Honda Civic Ter) a 47"319; 17. Casciandrini a 47"902; 18. Barbolini a 50"494; 19. Zamporlini a 1'14"385; 20. Di Cosmo (Abarth 595) a 1 giro; 21. Senzacqua (Alfa Romeo 147) a 3 giri. Tutti gli altri su Renault Clio Rs.

Giro più veloce: il 6° di Montali in 1'57"031, alla media di 151,006 km/h.

3H ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 70

Imola (Bo), 30 sett.-1 ottobre 2017

Assoluta: 1. Belotti-Bellarosa (Wolf Gb08 Tornado) 77 giri in 2h31'11"302, alla media di 150,009 km/h (1. Bronze); 2. Dracone-Baratto (Ligier Jsp3) a 1'41"528; 3. A. Zumstein-M. Zumstein (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro (1. Gold); 4. Cencetti-Inglessis (Ligier Jsp3) a 2 giri; 5. G. Bossini-M. Bossini-P. Bossini (Porsche 997 Gt3) a 3 giri; 6. P. Zumstein-Pfefferkorn (Mercedes Sls) a 5 giri; 7. Mutlubas-Gedik-Germirli (Bmw 24 Gt3) a 6 giri; 8. "Paco"-Malavasi-Amaduzzi (Wolf Gb08) a 7 giri; 9. Marco Costamagna-Donazzan (Seat Leon Cup Racer) a 9 giri (1. Silver); 10. Cuneo-N. Magnoni-Pirri (Wolf Gb08) a 11 giri; 11. Olivoro-Ravinale-Mariano Costamagna (Seat Leon Cup Racer) a 15 giri.

Giro più veloce: il 28° di Cencetti in 1'41"700, alla media di 173,770 km/h.

CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 71

Imola (Bo), 30 sett.-1 ottobre 2017

Gara-1: 1. Sandrucci (Melatini Racing) 13 giri in 27'01"207, alla media di 141,710 km/h; 2. Jelmini (Composit Motorsport) a 1"125; 3. Rinaldi (Essecorse) a 1"127; 4. Besler (Essecorse) a 2"352; 5. Avbelj (Lema Racing) a 9"275; 6. "Due" (Oregon Team) a 22"922; 7. Perucca Orfei (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 23"238; 8. Danetti (Mc Motortecnica) a 31"616; 9. Casetta (Faro Racing) a 38"266; 10. B. Caruso (Oregon Team) a 38"829; 11. Vallarino (Mc Motortecnica) a 40"481; 12. M. Fiore (Essecorse) a 43"079; 13. D. Pasquali (Essecorse) a 44"360; 14. Calgario (Melatini Racing) a 1'17"269; 15. Parisini (Essecorse) a 1 giro; 16. F. Caruso (Oregon Team) a 2 giri; 17. Poloni (Composit Motorsport) a 3 giri; 18. Ciocca (Melatini Racing) a 3 giri.

Giro più veloce: il 7° di Rinaldi in 2'03"210, alla media di 143,433 km/h.

Gara-2: 1. Jelmini (Composit Motorsport) 10 giri in 20'51"955, alla media di 141,158 km/h; 2. Sandrucci (Melatini Racing) a 0"328; 3. Avbelj (Lema Racing) a 0"672; 4. Besler (Essecorse) a 0"952; 5. Poloni (Composit Motorsport) a 5"008; 6. "Due" (Oregon Team) a 12"560; 7. Rinaldi (Essecorse) a 31"201; 8. Distrutti (NextOne Motorsport) a 33"688; 9. Gnemmi (Mc Motortecnica) a 34"932; 10. D. Pasquali (Essecorse) a 35"517; 11. Vallarino (Mc Motortecnica) a 37"785; 12. Danetti (Mc Motortecnica) a 38"640; 13. B. Caruso (Oregon Team) a 43"050; 14. Neri (Renault Italia Press League by Oregon Team) a 43"383; 15. F. Caruso (Oregon Team) a 49"017; 16. Casetta (Faro Racing) a 51"669; 17. Ciocca (Melatini Racing) a 1'08"783; 18. Calgario (Melatini Racing) a 1'14"235; 19. L. Fiore (Essecorse) a 1'43"100; 20. Parisini (Essecorse) a 1'44"387.

Giro più veloce: l'8° di Jelmini in 2'02"868, alla media di 143,832 km/h.

Il campionato dopo 14 gare

Assoluta: 1. Sandrucci 259 punti; 2. Rinaldi 227; 3. Jelmini 178; 4. Danetti 99; 5. Nardilli 94.

MASTER TRICOLORE PROTO

Resoconto della gara a pag. 71

Imola (Bo), 30 sett.-1 ottobre 2017

Gara-1: 1. Stoller (Prc Audi Turbo) 9 giri in 20'25"461, alla media di 129,789 km/h; 2. Breitenmoser (Prc Mader) a 0"545; 3. Rupp (Ligier-Nissan Lmp3) a 36"079; 4. Francisci (Lucchini-Bmw) a 31"138; 5. Cuneo (Wolf Gb08-Honda) a 44"727; 6. Groer (Ligier-Honda) a 1'23"999; 7. D. Pedetti (Tatuus Py012-Honda) a 1'25"691; 8. Bettini (Osella Pa21 S-Honda) a 1'36"242; 9. Pantaleo (Osella Pa20 S) a 1'42"652; 10. G. Pedetti (Norma M20F-Honda) a 1'47"535; 11. Rosi (Norma M20F-Bmw) a 1'59"347; 12. Valle (Tampolli-Alfa Romeo) a 1 giro; 13. Fiedler (Prc Audi Turbo) a 1 giro; 14. Rosina (Lucchini Sn87-Alfa Romeo) a 1 giro; 15. Ciglia (Lucchini P1 98-Alfa Romeo) a 2 giri; 16. Zardo (Osella Pa20 P) a 3 giri.

Giro più veloce: l'8° di Stoller in 1'53"269, alla media di 156,022 km/h.

Gara-2: 1. Breitenmoser (Prc Mader) 10 giri in 21'25"512, alla media di 137,474 km/h; 2. Rupp (Ligier Nissan Lmp3) a 0"325; 3. Francisci (Lucchini-Bmw) a 0"758; 4. Randaccio (Lucchini-Bmw) a 1"004; 5. Rosi (Norma M20F-Bmw) a 1"277; 6. Pirri

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



GRAN PREMIO CITTÀ DI NICOSIA

TROFEO "CARMELO ROMANO"

Il Sognatore che ha fatto sognare



Per il 2° anno consecutivo, i ragazzi della Asd K.C. Nicosia, hanno messo in piedi il GP Città di Nicosia, Trofeo Carmelo Romano. E' stata, come ci si aspettava, una gara assolutamente fantastica, con tante categorie e tanto spettacolo, ma questa volta, sotto i riflettori, non vogliamo mettere il risultato sportivo, ma bensì, l'aspetto puramente umano e pieno di emozioni positive, che questa gara, che viene fatta nel ricordo del fortissimo Carmelo Romano, pilota della primissima edizione della Selezione Nazionale Piloti, riesce a trasmettere a tutti coloro che, in un modo o nell'altro ne fanno parte. Tutto ciò avviene grazie a "loro", i ragazzi del Karting Club (gli amici di Carmelo) che organizzano tutto e che lavorano un anno intero per questa manifestazione. Lavoro che puntualmente, si concretizza in un grande successo. Infine, vogliamo menzionare colui che "ha vinto due volte", stiamo parlando di Salvatore Romano (in foto con la tuta bianca), cugino di Carmelo, che ha prima ottenuto la vittoria in pista nella sua categoria, e poi ne ha ottenuto un'altra, più importante e grande, quando ha deciso di chiamare gli amici ed i genitori di Carmelo, ed insieme portare la coppa, all'amato cugino. Grandi, bravi tutti.

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, Ruote classiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, 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 Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

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

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

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

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

Distribuzione esclusiva per l'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 Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

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 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

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

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

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

Testi, fotografie e immagini: 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.

Accertamenti Diffusione Stampa

Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI



Leclassifiche

(Wolf Gb08-Honda) a 1°436; 7. D. Pedetti (Tatuu Py012-Honda) a 2°778; 8. Bettini (Osella Pa21 S-Honda) a 3°458; 9. Valle (Tampoli-Alfa Romeo) a 3°968; 10. Pantaleo (Osella Pa20 S) a 4°703; 11. Brinzinger (Ligier-Honda) a 6°094; 12. G. Pedetti (Norma M20F-Honda) a 6°721; 13. Silva (Lucchini P1 98-Alfa Romeo) a 1° giro; 14. Stoller (Prc Audi Turbo) a 2° giri; 15. Groer (Ligier-Honda) a 3° giri.

Giro più veloce: il 7° di Stoller in 1'42"366, alla media di 172,639 km/h.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 72
Imola (Bo), 30 sett.-1 ottobre 2017

Gara-1: 1. Pasotti 13 giri in 25'51"912, alla media di 148,038 km/h; 2. Manassero a 11°782; 3. Nespoli a 19°313; 4. Giubergia a 19°438; 5. Minella a 20°328; 6. Ciraso a 28°030; 7. Rezzonico a 28°213; 8. Pozzi a 45°515; 9. Utziers a 50°200; 10. Liberatore a 51°691; 11. Giuliani a 1'44"681; 12. Sauto a 4° giri.

Giro più veloce: il 9° di Pasotti in 1'57"636, alla media di 150,230 km/h.

Gara-2: 1. Pasotti 13 giri in 27'02"336, alla media di 141,611 km/h; 2. Liberatore a 22°538; 3. Giubergia a 38°974; 4. Heidenhofer a 42°287; 5. Manassero a 57°914; 6. Minella a 58°866; 7. Fretti a 1'14"462; 8. Nespoli a 1'15"502; 9. Giuliani a 1'17"696; 10. Utziers a 1'17"806; 11. Ferraresi a 4° giri.

Giro più veloce: il 5° di Pasotti in 2'03"514, alla media di 143,080 km/h.

DTM

Resoconto della gara sullo scorso AS Spielberg (Aut), 23-24 sett. 2017

Gara-1: 1. Ekström (Audi RS5) 40 giri 57'00"812 alla media di 181,767 km/h; 2. Green (Audi RS5) a 0°398; 3. Müller (Audi RS5) a 0°602; 4. Wickens a 21°625; 5. Wittmann (BMW M4) a 22°118; 6. Martin (BMW M4) a 22°748; 7. Rockenfeller (Audi RS5) a 23°067; 8. Auer a 23°452; 9. Mortara a 23°761; 10. Glock (BMW M4) a 25°559; 11. Di Resta a 25°938; 12. Spengler (BMW M4) a 26°447; 13. Rast (Audi RS5) a 26°788; 14. Duval (Audi RS5) a 27°096; 15. Engel a 27°514; 16. Blomqvist (BMW M4) a 32°951; 17. Paffett a 45°721 (gli altri su Mercedes C63).

Giro più veloce: Green in 1'23"742 alla media di 185,627 km/h.

Gara-2: 1. Rast (Audi RS5) 39 giri 57'21"893 alla media di 176,138 km/h; 2. Rockenfeller (Audi RS5) a 1°025; 3. Müller (Audi RS5) a 1°824; 4. Paffett a 3°741; 5. Ekström (Audi RS5) a 6°136; 6. Wittmann (BMW M4) a 7°968; 7. Glock (BMW M4) a 8°181; 8. Duval (Audi RS5) a 8°457; 9. Di Resta a 9°328; 10. Wickens a 11°305; 11. Martin (BMW M4) a 12°126; 12. Farfus (BMW M4) a 12°696; 13. Blomqvist (BMW M4) a 14°745; 14. Green (Audi RS5) a 16°754; 15. Engel a 27°255; 16. Spengler (BMW M4) a 28°571 (gli altri su Mercedes C63).

Giro più veloce: Green in 1'23"474 alla media di 186,223 km/h.

Il campionato: 1. Ekström 172 punti; 2. Rast 151; 3. Green 137; 4. Rockenfeller, Wittmann 134.

FAI F3

Resoconto della gara sullo scorso AS Spielberg (Aut), 23-24 sett. 2017

Gara-1: 1. Iloft 25 giri 34'59"668 alla media di 156,486 km/h; 2. Eriksson (Dallara-VW) a 1°828; 3. Günther a 5°141; 4. Norris (Dallara-VW) a 8°940; 5. Makino a 10°119; 6. Habsburg (Dallara-VW) a 14°599; 7. Schumacher a 15°598; 8. Beckmann (Dallara-VW) a 19°574; 9. Yu Zhou a 21°330; 10. Piquet a 22°568; 11. Hughes a 23°249; 12. Aron a 24°046; 13. Daruvala (Dallara-VW) a 28°725; 14. Sato (Dallara-VW) a 37°367; 15. Andres (Dallara-VW) a 38°517; 16. DeFrancesco (Dallara-VW) a 39°402; 17. Florescu (Dallara-VW) a 1°10'427; 18. Mawson a 1° giro; 19. Newey a 2° giri (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Iloft in 1'23"555 alla media di 186,489 km/h.

Gara-2: 1. Eriksson (Dallara-VW) 25 giri 35'02"436 alla media di 184,843 km/h; 2. Norris (Dallara-VW) a 0°896; 3. Mazepin a 7°303; 4. Iloft a 7°842; 5. Daruvala (Dallara-VW) a 11°634; 6. Aron a 13°412; 7. Günther a 24°461; 8. Mawson a 25°141; 9. Habsburg (Dallara-VW) a 25°504; 10. Schumacher a 26°661; 11. Beckmann (Dallara-VW) a 30°050; 12. Newey a 33°109; 13. Hughes a 23°818 *; 14. Andres (Dallara-VW) a 35°160; 15. Piquet a 35°909; 16. Sato (Dallara-VW) a 36°780; 17. Makino a 38°876; 18. Florescu (Dallara-VW) a 41°815; 19. Yu Zhou a 43°708; 20. DeFrancesco (Dallara-VW) a 2° giri (gli altri su Dallara-Mercedes).

* Penalità di 10 secondi

Giro più veloce: Norris in 1'26"688 alla media di 185,747 km/h.

Gara-3: 1. Eriksson (Dallara-VW) 24 giri 35'04"815 alla media di 156,486 km/h; 2. Mazepin a 5°737; 3. Makino a 8°978; 4. Habsburg (Dallara-VW) a 9°206; 5. Günther a 9°652; 6. Daruvala (Dallara-VW) a 10°644; 7. Mawson a 11°286; 8. Schumacher a 11°482; 9. Beckmann (Dallara-VW) a 19°592; 10. Sato (Dallara-VW) a 20°273; 11. Newey a 20°699; 12. DeFrancesco (Dallara-VW) a 23°033; 13. Florescu (Dallara-VW) a 27°231; 14. Yu Zhou a 28°510; 15. Piquet a 29°452; 16. Hughes a 1°16'093; 17. Norris (Dallara-VW) a 1° giro; 18. Aron a 1° giro (gli altri su Dallara-Mercedes).

Giro più veloce: Norris in 1'28"204 alla media di 175,788 km/h.

Il campionato: 1. Norris 411 punti; 2. Gunther 339; 3. Eriksson 333; 4. Iloft 297; 5. Hughes 193.

ELMS

Resoconto della gara sullo scorso AS Spa (Bel), 23-24 settembre 2017

Absoluta: 1. Allen-Yacamán-Bradley (Oreca 07) 97 giri in 4:01'40"666 alla media di 168,665 km/h; 2. Hirakawa-Rojas-Roussel (Ligier JSP217) a 0°581; 3. Isaakyan-Orudzhev (Dallara P217) a 1°06'699; 4. Albuquerquie-Owen-DeSadeleer (Ligier JSP217) a 1°17'018; 5. Lapierre-Hedman-Hanley (Oreca 07) a 3°16'161; 6. Guibbert-Petit-Hirschi (Oreca 07) a 1°02'572; 7. Belicchi-Lacorte-Sernagiotto (Dallara P217) a 1°56'228; 8. Andersen-Fjordbach (Dallara

P217) a 1° giro; 9. Buret-Barthez-Berthon (Ligier JSP217) a 1° giro; 10. Chatin-Lafargue-Lafargue (Ligier JSP217) a 1° giro; 11. Lamers-VanEerd (Dallara P217) a 3° giri; 12. Jensen-Talkanitsa-Talkanitsa a 5° giri; 13. Droux-Borga-Schatz (Norma M30) a 6° giri; 14. Rayhall-Falb a 6° giri; 15. Hippe-Smiechowski a 6° giri; 16. Boyd-Patterson-England a 6° giri; 17. Cougnaud-Jung-Ricci a 6° giri; 18. Woodward-Kaiser-Wells a 6° giri; 19. Lahaye-Lahaye-Heriau a 6° giri; 20. Roda-Bertolini-Mastronardi (Ferrari 488) a 6° giri; 21. Smith-Stevens-Fannin (Ferrari 488) a 7° giri; 22. Howard-Gunn-Turner (Aston Martin Vantage) a 7° giri; 23. Kapadia-Dons-Farano a 7° giri; 24. Griffin-Cameron-Scott (Ferrari 488) a 7° giri; 25. Capitanio-Roda-Mendez (Norma M30) a 7° giri; 26. Capodromedari-Hanratty a 8° giri; 27. Alexander-Coigny a 8° giri; 28. Légeret-Melin-Beltoise a 9° giri; 29. Yoluc-Hankey-Thiim (Aston Martin Vantage) a 9° giri; 30. Cairoli-Ried-Camathias (Porsche 911) a 27° giri (gli altri su Ligier JSP3).

Giro più veloce: Roussel in 2'05"236 alla media di 201,332 km/h.

Il campionato - LmP2: 1. Roussel-Rojas 98 punti; 2. Albuquerquie-DeSadeleer-Owen 80; 3. Hirakawa & Allen-Bradley 61. **LmP3:** 1. Falb-Rayhall 85 punti; 2. Cougnaud-Jung-Ricci 66; 3. Heriau-Lahaye-Lahaye 57. **LmGte:** 1. Hankey-Thiim-Yoluc 87 punti; 2. Fannin-Smith 86; 3. Scott-Cameron-Griffin 76.

FERRARI CHALLENGE

Resoconto della gara sullo scorso AS Silverstone (Gb), 23-24 sett. 2017

Trofeo Pirelli

Gara-1: 1. D. Di Amato 15 giri in 31'39"155 alla media di 167,5 km/h; 2. Baron a 2°483; 3. Grossmann a 30°840; 4. Froggatt a 34°971 (1. Am); 5. Liebhauser a 41°358; 6. Vezzoni a 44°065; 7. Nelson a 1'02"901; 8. Overgaard a 1'03"034; 9. Cartu a 1'03"445; 10. Rocca a 1'04"341; 11. Grimes a 1'21"795; 12. Nielsen a 2'06"314; 13. Lendoudis a 2'06"635 (1. 458); 14. Harmsen a 2'06"899; 15. Atar a 2'17"310; 16. Kjaersgaard a 1° giro; 17. Kekinci a 1° giro; 18. Smeeth a 3° giri.

Giro più veloce: il 2° di D. Di Amato in 2'05"293, alla media di 169,2 km/h.

Gara-2: 1. Baron 15 giri in 31'42"414, alla media di 167,2 km/h; 2. D. Di Amato a 11°200; 3. Grossmann a 30°083; 4. Froggatt a 38"122 (1. Am); 5. Vezzoni a 44°826; 6. Liebhauser a 49°088; 7. Overgaard a 54°022; 8. Grimes a 59°938; 9. Rocca a 1'09"468; 10. Cartu a 1'23"520; 11. Harmsen a 1° giro (1.458); 12. Ekinci a 1° giro; 13. Smeeth a 1° giro; 14. Atar a 3° giri; 15. Nielsen a 4° giri.

Giro più veloce: il 2° di D. Di Amato in 2'05"114, alla media di 169,5 km/h.

Coppa Shell

Gara-1: 1. Hassid 15 giri in 33'02"512, alla media di 165,4 km/h (1. Gentleman); 2. Laursen a 6°275; 3. Weiland a 28°495; 4. Hurni a 28°733; 5. Scheltema a 31°903; 6. Hladik a 34°643; 7. Kojima a 36°043; 8. Kinch a 42°509; 9. Prinoth a 43°159; 10. Cheung a 43°757; 11. Schiavoni a 44°960; 12. M. Gostner a 54°327 (1. Ladies); 13. T. Gostner a 1'00"347; 14. Mattsson a 1'48"671; 15. De Meeus a 1'58"052; 16. Lim a 1° giro; 17. Lovat a 1° giro; 18. Kok a 2° giri.

Giro più veloce: il 2° di Hassid in 2'07"442, alla media di 166,4

Dovesicorre

VELOCITÀ

7-8 ottobre

GP DEL GIAPPONE

Mondiale F1 a Suzuka

www.autosprint.it

FORMULA 2

10° round a Jerez

www.fiaformula2.com

GP3 SERIES

7° round a Jerez

www.gp3series.com

SUPER GT

7° round a Buriram

www.supergt.net

NASCAR

Sprint Cup a Charlotte

www.nascar.com

IMSA

12° round a Road Atlanta

www.imsa.com

F4 TRICOLERE

6° round at Mugello

www.acisport.it

GT TRICOLERE

7° round at Mugello

www.acisport.it

TRICOLERE PROTOTIPI

6° round at Mugello

www.acisport.it

MINI CHALLENGE

6° round at Mugello

www.mini.it

F2 ITALIAN TROPHY

6° round at Mugello

www.f2trophy.it

TROFEO ABARTH SELENIA

6° round at Mugello

www.trofeoabarth500.com

V8 SUPERCARS

20° round a Bathurst

www.v8supercar.com.au

FERRARI CHALLENGE

6° round a Imola

www.races.ferrari.com

SALITA

7-8 ottobre

PEDAVENA-CROCE D'AUNE

Cvm - Pedavena

www.lnx.pedavenacrocedaune.org/home/

RALLY

6-8 ottobre

RALLY DI SPAGNA

Mondiale Rally a Salou

www.rallyracc.com

RALLY LIEPAJA

Erc a Liepaja

www.2017.lvally.com

RALLY CITTÀ DI PISTOIA

Coppa Italia a Pistoia

www.pistoiaicorse.com

RALLY DEL MOLISE

Rally Nazionale a Campobasso

www.rallydelmolise.it

RALLY TERRE DI PIRANDELLO

RallyDay a Favara

www.terredipirandello.it

RALLY DEL SEBINO

RallyDay a Lovere

www.sebinoeventi.it

km/h.

Gara-2: 1. Hassid 14 giri in 30'03"014, alla media di 164,6 km/h (1. Gentleman); 2. Prinoth a 16°175; 3. Hurni a 20°894; 4. Kojima a 25°829; 5. Scheltema a 26°787; 6. Kinch a 35°543; 7. Mattsson a 36°553; 8. T. Gostner a 57°447; 9. M. Gostner a 1'01"103 (1. Ladies); 10. Weiland a 1'02"436; 11. Lindroth a 1'12"824; 12. De Meeus a 1'16"326; 13. Kok 1'28"983; 14. Lim a 2'09"505; 15. Lovat a 1° giro.

Giro più veloce: il 3° di Laursen in 2'07"796, alla media di 165,9 km/h.

Campionato - Trofeo Pirelli:

1. Di Amato 169 punti; 2. Baron 126; 3. Smeeth 105; 4. Vezzoni 103; 5. Grossmann 95. **Coppa Shell:** 1. Laursen 146 punti; 2. Hassid 110; 3. Cheung 89; 4. Hurni 84; 5. Scheltema 79.

IMSA

Laguna Seca (Usa), 23-24 sett. 2017

Absoluta: 1. Goossens-Van Der Zande (Ligier LMP2) 114 giri in 2:41'04"538 alla media di 152,944 km/h; 2. Cameron-Curran (Cadillac DPi) a 2°248; 3. Taylor-Taylor (Cadillac DPi) a 8°391; 4. Goikhberg-Simpson

(ORECA LMP2) a 9°321; 5. Barbosa-Fittipaldi (Cadillac DPi) a 10°411; 6. Sharp-Dalziel (Nissan DPi) a 21°241; 7. Gutierrez-Pla (Ligier LMP2) a 52°076; 8. van Overbeek-Derani (Nissan DPi) a 1° giro; 9. Edwards-Tomczyk (BMW M6 GTLM) a 4° giri; 10. Fischella-Vilander (Ferrari 488 GTE) a 4° giri; 11. Pilet-Werner (Porsche 911 RSR) a 4° giri; 12. Magnussen-Garcia (Corvette C7R) a 4° giri; 13. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 4° giri; 14. Mueller-Hand (Ford GT) a 4° giri; 15. Auberlen-Sims (BMW M6 GTLM) a 6° giri; 16. Gavin-Milner (Corvette C7R) a 9° giri; 17. Vanthoor-Bruni (Porsche 911 RSR) a 7° giri; 18. Nielsen-Balzan (Ferrari 488 GT3) a 7° giri; 19. Lally-Legge (Acura NSX GT3) a 7° giri; 20. Lindsey-Bergmeister (Porsche 911 GT3 R) a 7° giri; 21. Bennett-Braun (Porsche 911 GT3 R) a 8° giri; 22. Klingmann-Krohn (BMW M6 GT3) a 8° giri; 23. MacNeil-Jeannette (Porsche 911 GT3 R) a 8° giri; 24. Sellers-Snow (Lamborghini Huracan GT3) a 8° giri; 25. Keating-Bleekemolen (Mercedes-AMG GT3) a 8° giri; 26. Mul-Lewis (Lamborghini Huracan GT3) a 8° giri; 27. Segal-Negri (Acura NSX GT3) a 8° giri; 28. Aschenbach-Davis (Audi R8 LMS GT3) a 8° giri; 29. Vautier-Habul

(Mercedes-AMG GT3) a 8 giri; 30. Hawksworth-Prueett (Lexus RCF GT3) a 8 giri; 31. Karam-Alon (Lexus RCF GT3) a 9 giri; 32. Knox-Skeen (Mercedes-AMG GT3) a 9 giri; 33. Morad-Long (Porsche 911 GT3 R) a 67 giri.

Giro più veloce: Pla in 1'17"921 alla media di 166,401 km/h.

Campionato - GtD: 1. Balzan-Nielsen 318 punti; 2. Bleekemolen 292; 3. Klingmann 278; 4. Lally-Legge 269; 5. Lindsey 268.

GtM: 1. Magnussen-Garcia 302 punti; 2. Westbrook-Briescoe 283; 3. Auberlen-Sims 282; 4. Mueller-Hand 282; 5. Pilet-Werner 270. **Prototype:** 1. Taylor-Taylor 288 punti; 2. Cameron-Curran 259; 3. Barbosa-Fittipaldi 257; 4. Goikhberg-Simpson 252; 5. Sharp-Dalziel 238.

F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara sullo scorcio AS Vallelunga (Rm), 24-25 sett. 2017

Gara-1: 1. Cola 18 giri in 27'08"362 alla media di 162,560 km/h; 2. Pellegrini a 1"247; 3. Ponzio a 9"425; 4. Pellegrino a 31"513; 5. Milani a 39"886; 6. Papaleo a 40"243; 7. Terrini a 53"141; 8. Rasero a 1"11"910; 9. Bracalente a 1 giro; 10. Vagaggini a 2 giri.

Giro più veloce: Pellegrini in 1'29"683 alla media di 163,977 km/h.

Gara-2: 1. Ponzio 18 giri in 2'04"982 alla media di 162,899 km/h; 2. Cola a 11"401; 3. Bracalente a 13"833; 4. Pellegrini a 24"037; 5. Pellegrino a 31"991; 6. Papaleo a 1'07"710; 7. Rasero a 1'08"239; 8. Terrini a 1 giro.

Giro più veloce: Cola in 1'29"226 alla media di 164,817 km/h.

Campionato: 1. Ponzio 265; 2. Pellegrini 237; 3. Bracalente 211; 4. Cola 180; 5. Rasero 140.

RALLY TRICOLORE TERRA

1° Costa Smeralda

Resoconto della gara a pag. 58
Arzachena (Ss), 29-30 sett. 2017

Assoluta: 1. Dettori-Pisano in 1.02'08"5; 2. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta R5) a 20"3; 3. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta R5) a 52"1; 4. Marchioro-Marchetti (Peugeot 208 R5) a 52"9; 5. Hoelbling-Grassi a 1'45"5; 6. Marrone-Fresu (Peugeot 208 R5) a 3'33"9; 7. Biolghini-Ferrara a 3'36"7; 8. Musselli-Pischedda a 5'50"2; 9. Orecchioni-Tali (Peugeot 208 R5) a 6'37"1; 10. Canu-Piras (Mitsubishi Lancer Evo9) a 7'14"2 (gli altri su Skoda Fabia R5).

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Fois-Tocco (Citroën Saxo) in 1.19'05"4.

Classe A6: 1. Morghenti-Deriu (Peugeot 106) in 1.18'53"1.

Classe A7: 1. Paone-Carta in 1.14'44"2; 2. Murtas-Moncini a 4'07"6; 3. Mara-Fantini a 10'08" (tutti su Opel Astra).

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Piras-Fancello (Citroën Saxo) in 1.16'14"5; 2. Turchi-Cosseddu (Peugeot 106) a 6'44"5.

Classe 2000: Ioriatti-Molon (Opel Astra) in 1.14'23"4; 2. Morelli-Lupi a 1'32"5; 3. Toninelli-Tomasi (Subaru Impreza Diesel) a 1'56"4; 4. Puddu-Cancello (Seat Ibiza Tdi) a 3'29"8; 5. Addis-Pirisinu a 3'44"7; 6. Minnai-Mureddu a 4'52"6; 7. Fresi-Mendola (Seat Ibiza) a 7'14"; 8. Solinas-Verdis a 10'40"5 (tutti gli altri su Renault Clio).

Classe oltre 2000: 1. Canu-Piras in 1.09'22"7; 2. Leoni-Mele a 10"; 3. Casalloni-Frau a 3'17"2; 4.

Terzo posto assoluto per Basso e Granai con la Hyundai i20 R5 della Brc nel Rally Liezen valido per il Ter. serie dove gli italiani sono al comando



Catania-Salis a 3'48"7; 5. Corallo-Cottu (Subaru Impreza Wrx Sti) a 9'07" (tutti gli altri su Mitsubishi Lancer Evo9).

GRUPPO R

Classe R2E: 1. Liceri-Mendola (Peugeot 208 R2) in 1.16'30"8; 2. Pusceddu-Cottu (Peugeot 208 R2) a 2'16"2.

Classe R5: 1. Dettori-Pisano in 1.02'08"5; 2. Ceccoli-Capolongo (Ford Fiesta R5) a 20"3; 3. Dalmazzini-Ciucci (Ford Fiesta R5) a 52"1; 4. Marchioro-Marchetti (Peugeot 208 R5) a 52"9; 5. Hoelbling-Grassi a 1'45"5; 6. Marrone-Fresu (Peugeot 208 R5) a 3'33"9; 7. Biolghini-Ferrara a 3'36"7; 8. Musselli-Pischedda a 5'50"2; 9. Orecchioni-Tali (Peugeot 208 R5) a 6'37"1; 10. Costenaro-Bardini (Peugeot 208 R5) a 15'20" (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato: 1. Dalmazzini 57,75 punti; 2. Ceccoli 48; 3. Costenaro 47,75; 4. Marchioro 36,25; 5. Hoelbling 33,50; 6. Bruschetta 16,5; 7. Ricci 15; 8. Manfrinato 13,5; 9. Donetto e "Dedo" 10,5.

TOUT TERRAIN

Baja Costa Smeralda

Resoconto della gara a pag. 60
Arzachena (Ss), 29-30 sett. 2017

Assoluta: 1. Crugnola-Fedullo (Suzuki Grand Vitara 3.6 V6 T1) in 1.21'59"; 2. Borsoi-Rossi (Toyota Toyodell T1) a 1'05"; 3. Algarotti-Marzocco (Yamaha YXZ T3) a 2'51"; 4. Alfano-Marsiglia (Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS T2) a 3'23".

Gruppo T1: 1. Crugnola-Fedullo (Suzuki Grand Vitara 3.6 V6 T1) in 1.21'59"; 2. Borsoi - Rossi (Toyota Toyodell T1) a 1'05"; 3. Ferroni-Fiorini (Suzuki Grand Vitara T1) a 7'48".

Gruppo T2: 1. Alfano-Marsiglia (Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS T2) in 1.25'22"; 2. Bordonaro-Bono (Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS T2) a 1'41"; 3. Ananasso-Castellani (Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS T2) a 7'42"; 4. Lops-Larosa (Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS T2) a 10'02"; 5. Uliana - Mirolò (Suzuki Grand Vitara 1.9 DDiS T2) a 1.32'54".

Gruppo TH: 1. Grandi-Ibba (Nissan Patrol) in 1.29'46"; 2. Cantarello-Darchi (Isuzu D_Max) a 3'42"; 3. Ceschin-Ferabolli (Nissan Navara) a 4.01'13".

Gruppo TM: 1. Ventura (Yamaha YXZ) in 1.25'27"; 2. Vagaggini-Perissinotti (Yamaha YXZ) a 4'43"; 3. Ricci (Polaris RZR) a 6'28".

TROFEO TERRA

34° Città di Bassano

Resoconto della gara a pag. 61
Bassano del Grappa (Vi),
29-30 settembre 2017

Assoluta: 1. Scießere-Zanella (Citroën Ds3 Wrc) in 54'14"4; 2. Dal Ponte-Danese (Ford Fiesta Wrc) a 31"8; 3. Spagolla-Zanchetta (Ford Fiesta Wrc) a 1'15"1; 4. Lovisetto-Cracco (Ford Fiesta Wrc) a 2'25"1; 5. Piccolotto-Cenero (Ford Fiesta Wrc) a 2'48"3; 6. Pozza-Gasparotto (Peugeot 207) a 4'47"1; 7. Gassner-Thannhauser (Mitsubishi Lancer EvoX) a 5'33"2; 8. Pellizzari-Poggiana (Renault Clio S1600) a 5'38"3; 9. Cogo-Guadagnin (Renault Clio) a 5'41"7; 10. Alastra-Altoé (Renault Clio S1600) a 5'43"3.

GRUPPO A

Classe 1400: 1. Peruzzo-Terrasan in 1.09'04"2; 2. Barnaba-Andriollo (Fiat Panda Kit) a 16"4; 3. Avesani-Bresciani a 18"0; 4. Bolzan-Baldan a 4'09"9 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe 1600: 1. Maroso-Fantinato in 1.03'02"7; 2. Zagardi-Garzoneta a 22"; 3. Vardanega-Vardanega a 58"9 (tutti su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Cogo-Guadagnin in 59'56"1; 2. Guidolin-Gambasin a 3'45"7; 3. Alessio-Cavazzuti a 3'50"4 (tutti su Renault Clio).

Classe K10: 1. Cecini-Gastaldello (Opel Corsa) in 1.04'04"2; 2. Zanin-Panella (Citroën Saxo) a 1'54"6; 3. Butti-Rossato (Peugeot 206) a 6'58"6; 4. Saorin-Zucchi (Peugeot 106) a 15'40"9.

Classe Super 1600: 1. Pellizzari-Poggiana in 59'52"7; 2. Alastra-Altoé a 5"; 3. Ceccato-Tessaro a 2'42"3; 4. Carraro-Silotta a 7'33"4 (tutti su Renault Clio).

Classe Super 2000: 1. Pozza-Gasparotto in 59'01"5; 2. Trentin-Coletti a 2'01"5; 3. Panato-Zandonà a 2'50"4; 4. Franchini-Franceschini (Skoda Fabia) a 2'55"7; 5. Dimetto-Fraccaro a 4'39"4 (tutti gli altri su Peugeot 207).

Classe Wrc: 1. Scießere-Zanella (Citroën Ds3) in 54'14"4; 2. Dal Ponte-Danese a 31"8; 3. Spagolla-Zanchetta a 1'15"1; 4. Loviset-

to-Cracco a 2'25"1; 5. Piccolotto-Cenero a 2'48"3 (tutti gli altri su Ford Fiesta).

GRUPPO N

Classe 1400: 1. Marconi-Chiorato (Rover Mg 105 Zr) in 1.14'26"6.

Classe 1600: 1. Marin-Grando in 1.04'46"5; 2. Scarso-Michielotto (Citroën Saxo Vts) a 0"4; 3. Scalzotto-Penzo a 48"9; 4. Grassi-Barichello (Citroën Saxo) a 53"4; 5. Tessari-De Guio a 1'03"2; 6. Pison-Crestani a 2'43"0; 7. Cella-Saccavini a 4'14"9; 8. Crescenzo-Savegnago a 6'06"9; 9. Martinis-Rutigliano (Citroën Saxo) a 6'21"9; 10. Cainero-Ruffini a 6'23"5; 11. Celebron-Cogo a 33'37"6 (tutti gli altri su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Graputti-Benincà in 1.06'45"5; 2. Mueller Horst-Enderle a 1'16"5 (tutti su Renault Clio Rs).

Classe oltre 2000: 1. Kainz-Steininger (Mitsubishi Lancer Evo9) in 1.02'59"6; 2. Juhasz-Juhasz (Renault Megane Rs) a 1'43"5; 3. Callegaro-Antonucci Gava (Subaru Impreza) a 4'46"4; 4. Dettori-Dal Dosso (Subaru Impreza N12) a 12'08"1.

GRUPPO R

Classe R1A: 1. Cappello-Fabbian (Renault Twingo) in 1.10'24"0.

Classe R1B: 1. Campana-Conci (Citroën Ds3) in 1.14'22"8.

Classe R2B: 1. Meneghetti-Angeli (Opel Adam) in 1.01'33"8; 2. Griso-Lucato a 7"0; 3. Paronuzzi-Altinier a 1'13"2; 4. Spagolla-Berdin a 1'16"8; 5. Camazzola-Budoia (Renault Twingo) a 1'52"7; 6. Bigon-Pirollo a 2'48"7; 7. Pellizzaro-Melotti a 3'31"5; 8. Callegaro-Gilli a 4'49"7; 9. Mastella-Panato a 6'09"9; 10. Cervo-Ceron a 6'24"9 (tutti gli altri su Peugeot 208).

Classe R3C: 1. Terpin-Ierman in 1.00'32"5; 2. Caliaro-Andrian a 46"2; 3. Dalle Vedove-Mosele a 2'50"0; 4. Irlacher-Irlacher (Honda Civic Type R) a 4'07"6; 5. Danese-Bertasinii Haianes a 4'23"8 (tutti gli altri su Renault Clio).

Classe R3T: 1. Boscarol-Chittaro in 1.03'42"9; 2. Kreuter-Kreuter a 1'28"2 (tutti su Citroën Ds3).

Classe R4: 1. Gassner-Thannhauser (Mitsubishi Lancer EvoX) in 59'47"6.

Classe R5: 1. Wallenwein-Lerch (Skoda Fabia) in 1.00'27"4.

GRUPPO R1 NAZIONALE

Classe R1TN: 1. Bau-Cerato (Peugeot 208) in 1:11'44"7.

GRUPPO RS

Classe RS16: 1. Di Vico-Pascolo (Peugeot 106 Rs) in 1:08'11"0; 2. Peretto-Mogentale a 51"3; 3. Graziani-Savio a 7'24"4 (tutti gli altri su Citroën Saxo Vts).

WRX

Resoconto della gara a pag. 61
Estering (D), 29-30 sett. 2017

Finale: 1. Ekstrom (Audi S1) in 3'41"663; 2. T. Hansen (Peugeot 208) in 3'44"292; 3. Heikinen (Audi S1) in 3'45"380; 4. Solberg (VW Polo) in 3'48"531; 5. Gronholm (Ford Fiesta) in 3'49"752; 6. K. Hansen (Peugeot 208) in 4'29"902.

Semi-finale 1: 1. Solberg (VW Polo) in 3'45"054; 2. Heikinen (Audi S1) in 3'47"432; 3. T. Hansen (Peugeot 208) in 3'48"692; 4. Baumanis (Ford Fiesta) in 3'48"941; 5. Bakkerud (Ford Focus) in 3'49"891; 6. Nitiss (Audi S1) in 3'54"904.

Semi-finale 2: Ekstrom (Audi S1) in 3'42"822; 2. K. Hansen (Peugeot 208) in 3'45"028; 3. Gronholm (Ford Fiesta) in 3'48"118; 4. Loeb (Peugeot 208) in 3'48"377; 5. Kristofferson (VW Polo) in 3'51"573; 6. Eriksson (Ford Fiesta) in 4'02"874.

Classifica: 1. Kristofferson 286 punti; 2. Solberg 234; 3. Ekstrom 233; 4. Loeb 204; 5. Bakkerud 179.

TOUR EUROPEAN RALLY

Rally di Liezen

Liezen (A), 1 ottobre 2017

Assoluta: 1. Baumschlager-Winklhofer (Polo R Wrc) in 1.27'32"9; 2. Aigner-Minor (Skoda Fabia R5) a 2'15"0; 3. Basso-Granai (Hyundai i20 R5) a 2'34"0; 4. Neubauer-Ettel (Ford Fiesta RS WRC) a 2'37"2; 5. Dinkel-Kohl (Skoda Fabia R5) a 5'18"3; 6. Mayr-Melnhof-Foissner (Ford Fiesta R5) a 2'57"4; 7. Casier-Vyncke (Ford Fiesta R5) a 3'21"9; 8. Schubert-Mrlík-Kramer (Skoda Fabia R5) a 5'18"3; 9. Orsák-Šmeidler (Ford Fiesta R5 EVO) a 5'21"7; 10. Kainer-Hofmann (Skoda Fabia R5) a 6'10"5.

Campionato Ter: 1. Basso 108 punti; 2. Casier 74; 3. Camacho 28; 4. Göttig, Rossetti 22; 6. Bogdan Marisca 21; 7. Van Den Heuvel 18; 8. Geusens, Lim, Tempestini 17.

È PIACIUTO AI LETTORI LO SPECIALE DEDICATO AL CAMPIONE

Colin McRae un vero mito

Pensate che ero, presente alla partenza della Ps del grave incidente, la Feo S. Quirico (Tour de Corse del 2000): c'era la consapevolezza fra piloti ed addetti ai lavori che l'incidente di Colin fosse molto grave. Arrivò il papà Jimmy con una Escord bianca muletto ad una velocità altissima, con a fianco il mitico medico Fia Syd Watkins, e si lanciò in Ps... ricordo Gronholm fermato ad inizio Ps, rimasto dentro l'abitacolo con sguardo fisso davanti a sé; appena arrivò Nicky Grist sul pulmino Ford con la mano fasciata, venne circondato dai piloti (Auriol, Alistair, Gronholm ed un giovanissimo Loeb all'esordio mondiale su una Corolla della Grifone). Arrivò l'ambulanza, e ricordo Jimmy McRae uscirne e chiamare a gran voce un confuso Alistair, che entrò titubante in ambulanza dal fratello... nel mentre, a poche decine di metri atterrò un elicottero rosso: Colin, in barella, occhi chiusi venne trasportato all'interno e volò via in direzione Bastia. Quella fu l'ultima volta che lo vidi. La prima sempre in Corsica nel '95 (in squadra Prodrive con Sainz e Liatti) e nel '97 sempre al Tour dove vinse il Rally dopo una fantastica sfida con le due 306 di Delecour e Panizzi e la Wrc Escord di Sainz. Nell'occasione ricordo un numero incredibile nei pressi di Tavaco che fece esplodere il pubblico posto in una sorta di anfiteatro naturale. Entrò completamente di traverso in un ponticello, dove la sua Impreza Wrc passò millimetricamente... incredibile. Ogni suo passaggio restavo col fiato sospeso perché era capace di cose precluse al prossimo. Dopo aver letto (anzi divorato) il vostro bellissimo inserto, vi ho



scritto di getto queste righe, perché Colin è stato uno dei pochissimi piloti a farmi davvero battere forte il cuore.

**Francesco Atzeni
Cagliari**

Il 15 settembre 2007 ci lasciava l'immenso Colin McRae e oggi, lo stesso giorno ma 10 anni dopo, mi sono ritrovato tra le mani il vostro speciale dedicato al suddetto pilota di Rally. Grazie alla vasta enciclopedia di YouTube ho potuto ammirare le imprese compiute dell'asso scozzese alle quali, per via della



mia giovane età, non ho potuto assistere a suo tempo. Infine oggi, divorando pagina dopo pagina lo speciale, mi sono sentito pervaso da una stranissima sensazione: mi è sembrato davvero di vivere l'aspra lotta con Sainz, il Mondiale 1995, le rocambolesche uscite di strada e le imprese in Ford. Ed è proprio per avermi fatto vivere tutto questo nel piccolo spazio di 20 pagine, che vi ringrazio di cuore.

**Lorenzo Maiocchi
Farini (PC)**

Scrivo perché sono rimasto molto contento dello speciale che avete dedicato a quel grandissimo, immenso campione che è stato Colin McRae. Uno che, esattamente sullo stile di Gilles Villeneuve, ha dimostrato che a prendere il cuore degli appassionati non è tanto la quantità ma la qualità delle vittorie e soprattutto lo stile che si riesce a infondere al proprio modo di correre e di sfidare gli avversari. Non era scontato sottolineare di nuovo le gesta di questo asso della sbandata e il fatto che l'abbiate fatto sottolineare i molteplici aspetti del suo impegno nel motorsport mi ha reso particolarmente contento e soddisfatto. Per questo alle mie parole posso solo aggiungere un grazie.

**Marco Incerti
Firenze**

Posso solo dire, a proposito del grande Colin McRae, brividi! ancora mi brillano gli occhi... E vorrei anche aggiungere: indimenticabile il videogame a lui dedicato!

giuse.mc4ever

**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 **GUERRA SPERIMENTALE** **Cotto e mangiato**
elavende **SPORT STYLE**

*Libero di avere tutta
la velocità che vuoi.*

SENZA VINCOLI
PENALI
LEGAMI

T

LA FIBRA PER TUTTI

19^{,95} €

AL MESE
PER 1 ANNO

**ULTRAFIBRA
FACILE**

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

MODEM WI-FI E
ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12
MESI DI **infinity**

ANCHE PER
PARTITA IVA

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

T TISCALI

Offerta soggetta a verifica della copertura



NON SI CORRE PER PARTECIPARE.



Adrenalina e passione ai massimi livelli, voglia di vincere ad ogni costo senza compromessi: ecco lo spirito del MINI Challenge nella tappa di Vallerlunga.

Per due giorni i nostri piloti si sono fronteggiati spingendo le loro MINI John Cooper Works al massimo della performance, con spettacolari testa a testa che hanno infiammato la pista e acceso il pubblico sugli spalti.

Vi aspettiamo per l'ultima entusiasmante tappa della stagione al celebre Autodromo Internazionale del Mugello il 7 e 8 ottobre. Siete pronti per il gran finale?

Ecco i risultati del quinto weekend di gara all'Autodromo Piero Taruffi di Vallerlunga:

Vincitore Gara 1 MINI John Cooper Works Challenge PRO:
Luca Rangoni e Turbosport & Autoclub by AC Racing Technology.

Vincitore Gara 2 MINI John Cooper Works Challenge PRO:
Simone Iaquinta e M.Car by AC Racing Technology.

Vincitore Gara 1 e Gara 2 MINI John Cooper Works Challenge LITE:
Kevin Giovesi e MINI Milano by Scuderia Angelo Caffi.

SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU MINI.IT/CHALLENGE



Thanks to: **DMAX** MINI ACCESSORIES  XBOX MINI FINANCIAL SERVICES  GENART

Technical support:       

Consumi MINI John Cooper Works versione stradale ciclo misto (litri/100 km): da 5,7 a 6,3. Emissioni CO₂ (g/km): da 133 a 147.

POSTER
STORY

AUTO
SPRINT

F1

MAGIC MOMENT

GP SUZUKA

GIAPPONE

DI MARIO DONNINI

UBS



NICO ROSBERG
SU MERCEDES
IN TESTA NEL GP DEL
GIAPPONE 2016, CHE
VINCERÀ DAVANTI
A VERSTAPPEN
E HAMILTON



SOPRA, HAKKINEN DAVANTI A SCHUMI NEL 1999 E IL TERRIBILE CRASH DI McNISH ALLA 130R, DATATO 2002

Honda e la gara più prestigiosa e popolare è la mitica 8 Ore per moto. Quanto alle auto, F2 e 1000 Km sono il massimo che si offre. La svolta nel 1987, con la Honda impegnata anche in F1, fornendo motori alle invincibili Williams, in attesa di trasferirsi sulle McLaren. Un momento d'oro da festeggiare sul salotto di casa.

E così Suzuka vive un esaltante rilancio, preparato con l'ammodernamento del 1983, che prevede una chicane prima del traguardo e la modifica alla curva Degner, resa a due apici. In pochi anni la pista acquista un posto nella mitografia della F1. La collocazione nel finale di stagione ne fa teatro ideale per l'assegnazione dei titoli. Palcoscenico per trionfi indimenticabili, sconfitte disastrose o scontri e polemiche che non finiranno mai.

Tanto per cominciare, nel 1987 Mansell si arrende a Piquet dopo uno spaventoso crash in prova, consegnandogli il titolo. Quindi inizia il triennio rovente della sfida Senna-Prost, con Ayrton che nell'88 vince corsa e titolo, l'anno dopo perde tutto per la toccata con Alain alla chicane e nel 1990 si vendica speronandolo alla partenza, ghermendolo ancora il mondiale nel '91, quando Mansell esce alla prima curva.

L'arena dei duelli si sublima nel 1996: Villeneuve perde una ruota della sua Williams e consegna il titolo al compagno Damon Hill. Suzuka sembra stregata per la Ferrari, che perde con Hakkinen e la McLaren sia nel 1998 il titolo piloti prima con Hakkinen, in panne al via, e quindi nel 1999 con Irvine. La Rossa e Michael si prendono la rivincita trionfando nel 2000 e tingendosi d'iride, ripetendo l'impresa nel 2003, d'un soffio su Raikkonen.

A fine 2006 si sancisce la paventata uscita dal giro iridato, in favore del Fuji, nell'orbita Toyota, quindi il ritorno nel 2009 e nel 2011 una nuova giornata decisiva con Sebastian Vettel, che grazie a un 3° posto si laurea per la seconda volta iridato.

Suzuka è pista estrema e quindi a rischio. In 55 anni 19 piloti ci hanno perso la vita: 17 giapponesi, uno statunitense, Elmo Langley, nel 1996, per un attacco di cuore nel corso di una delle due esibizioni tenute dalla Nascar e un francese, Jules Bianchi. Anche se le tragedie più conosciute sono quelle di Dajiro Kato nella MotoGp del 2003, e di Bianchi in F1 nel 2014, spentosi nel 2015, ben 12 delle 19 vittime erano piloti auto. Anfiteatro naturale a andamento orario, 5,8 km in tutto, 17 curve, 10 a destra e 7 a sinistra, Suzuka è tracciato in cui le F1 girano a medie spaventose, vedi il longevo primato in prova di Schumi, anno 2006, a 235,011 km/h. Uno dei punti più critici e leggendari è la curva 130R, un semicerchio, così chiamata perché a raggio costante di 130 gradi, ma modificata dopo il raggelante crash di McNish in prova, nel 2002.

Negli anni d'oro di Suzuka per ottenere un biglietto bisogna iscriversi a una sorta di mini lotteria, tanto era la ressa e il culto per la F1, che in gran parte è restato.

Dopo aver ideato il tracciato, Hugenholtz, già artefice di Zandvoort, è divenuto il più valente e poi rampanto progettista di circuiti al mondo, disegnando, tra gli altri, Zolder nel 1963, il Motodrom di Hockenheim nel 1965, Jarama nel 1967, l'Ontario Speedway nel 1970 e l'anno dopo Nivelles, in Belgio. Battendosi per una vita alla ricerca del difficile compromesso tra sicurezza e sfida. Quasi per triste contrappasso, l'olandese ha perso la vita in un incidente stradale presso Zandvoort, il 10 gennaio 1995.

Eppure poco dopo, quando il figlio Hans-John Hugenholtz jr, driver nel giro Gt, va a disputare la sua prima gara a Suzuka, a accoglierlo una parata dei più alti dirigenti Honda. Da tre generazioni di capi della Casa più prestigiosa il nome Hugenholtz, come quello di Soichiro Honda e della pista di cui furono artefici, è considerato - e resterà - oggetto di culto. La miglior risposta contro il logorio della vita moderna sui tracciati di Tilke. Complimenti, Suzuka.

ziativa di Pino Trivellato. Con la Ligier sono giunto 13esimo, mentre poi con Zakspeed e Osella non mi sono qualificato, ma in quella F1 ci poteva stare». Un approccio agevole, in F2? «Mica tanto - ricorda Piercarlo -, all'inizio non fu facile per niente. Perché Suzuka per un debuttante è una pista molto, molto difficile da imparare. La avvicino per grado di difficoltà al nostro Mugello, tanta è la varietà di curve e il grado di selettività del tracciato. In ogni caso, se in qualifica preferii non forzare, poi le cose migliorarono molto in corso d'opera, cioè durante la gara. E alla fine mi tolsi anche la bella soddisfazione di giungere quinto assoluto, in una gara vinta dall'idolo locale Hoshino e col mio compagno di squadra Beppe Gabbiani ottavo».

Quale giudichi il punto chiave della pista nipponica? «Negli anni ovviamente è cambiata sottoponendosi a un inevitabile processo di adeguamento ai dettami vigenti di sicurezza, tuttavia il curvone prima della chicane dei box, la celeberrima 130R, è uno dei punti più affascinanti, pericolosi e emozionanti di Suzuka. Ai miei tempi si prendeva in pieno o quasi e quella differenza voleva dire dieci chilometri in più o in meno, dai quali dipendeva la competitività del tempo sul giro appena registrato. Adesso la piega è stata riprofilata per motivi di sicurezza ma resta comunque una gran curva. In altre parole, offre una bellissima sfida. Poi c'è un'altra caratteristica, molto tecnica, segnata nella sezione che si snoda poco dopo il rettilineo dei box, con una sequenza di curve che inizia con una destra e un'altra destra. Ebbene lì e nel tratto successivo se commetti un lieve errore perdi il ritmo e lo sbaglio te lo porti dietro, rovinando il crono sul giro. Ecco, Suzuka è questa, non perdona le imperfezioni di guida».

E il fattore meteo? «Può essere un altro problema di cui tenere conto. Perché l'asfalto non è perfettamente uniforme e le trappole non mancano. Ai miei tempi non ho mai disputato una corsa a Suzuka col bagnato, ma ho preso parte a sessioni di prove libere con l'acqua in pista e ho notato quanto fosse insidioso l'aquaplaning. Rischio reso ancora più reale dai gommoni che adottavamo, ancor più grandi di quelli di adesso. Pensa che le ruote posteriori sul bagnato pattinavano anche se eravamo in quinta o in sesta marcia!».

«Questo campionato 2017 è stato tutto una sorpresa, mostrando una Ferrari capace di infastidire la Mercedes proprio nell'anno in cui sembrava più improbabile. Per capire ciò che potrebbe succedere penso bisogna dare un'occhiata alla gara più omogenea a Suzuka per tipologia di circuito che si è disputata di recente, vale a dire il Gp del Belgio, a fine agosto. Con questo non intendo dire che Spa e Suzuka si equivalgono, ma di certo sono due tracciati vecchio stile. Molto impegnativi, su quali il bilanciamento della monoposto vuol dire tanto. Da questo punto di vista, proprio a Spa si era visto come sul versante del motore la Mercedes mostrava ancora qualcosa di più della Ferrari

in rettilineo, diciamo quei 20-30 cavalli che sanno fare la differenza, all'occorrenza. È per questo che per la Rossa più curve ci sono e meglio è, mentre nei tratti rettilinei puri la Mercedes può dire benissimo la sua, difendersi e creare difficoltà. Pertanto a Suzuka dico che ci sarà un lieve vantaggio Mercedes come motore, totale parità di rendimento dei telai e in pratica equivalenza anche quanto a potenzialità di guida tra Lewis Hamilton e Sebastian Vettel. Per questo vedo una gara molto tirata e aperta, dall'esito finale non prevedibile, ma, in ogni caso, con la Mercedes che parte lievemente avvantaggiata. In ogni caso - chiosa Piercarlo - vinca il migliore».



PIERCARLO GHINZANI HA CORSO A SUZUKA NEL 1987 CON LA LIGIER-MEGATRON, GIUNGENDO 13ESIMO AL TRAGUARDO



GHINZANI AL VIA DEL PRIMO GP DI SUZUKA NEL 1987

E' IL MUGELLO DEL GIAPPONE!

Piercarlo Ghinzani conosce molto bene la pista di Suzuka. Non a caso è stato uno dei primi piloti europei a scoprirla, nel lontano 1978 - addirittura in F2 giapponese -, e nove anni più tardi, prendendo parte alla primissima edizione di un Gp iridato sulla pista della Honda, nel corso del mondiale F1 1987, quando l'italiano coreva con la Ligier a motore Me-

gatron turbo, ossia un Bmw rebrandizzato. «Ho gran bei ricordi di Suzuka - puntualizza - anche se paradossalmente l'unica gara in cui mi sono tolto delle belle soddisfazioni resta la prima, nel 1978, nella locale serie cadetta, il giorno 21 maggio, quando ci schieriamo al via io e Beppe Gabbiani su due Chevron B40 a motore Bmw, portate lì per ini-

POSTER
STORY

F1

AUTO
SPRINT

MAGIC MOMENT

GP SUZUKA

GIAPPONE

DI MARIO DONNINI

UBS



NICO ROSBERG
SU MERCEDES
IN TESTA NEL GP DEL
GIAPPONE 2016, CHE
VINCERÀ DAVANTI
A VERSTAPPEN
E HAMILTON

SOICHIRO-SAN NE FU ARTEFICE INVESTENDO A FONDO

CIRCUITO CULT VOLUTO DA HONDA



SOPRA, PROST E SENNA DOPO IL CRASH 1990, INNESCATO DA Ayrton. SOPRA, DOPO LA TOCCATA DATATA 1989, SOTTO



MANSSELL KO IN PROVA NELL'87 E SCHUMI OUT NEL 1998



La pista dell'otto volante è nel giro della F1 dal 1987. Nata nel novembre 1962, è frutto di un'idea di Soichiro Honda, che all'epoca anela a un circuito tutto suo. E per costruirlo chiama dall'Olanda il talentuoso John "Hans" Hugenholtz. Suzuka è quindi figlia grandiosa della creatività di Hugenholtz medesimo, col boost d'uno spettacolare assegno in bianco firmato Soichiro Honda. L'impianto apre i cancelli nel novembre 1962, per le moto. La prima gara riservata alle auto da corsa vede la vittoria di Peter Warr su Lotus 23, che negli Anni '80 sarà "diesse" Lotus nel Gp. Nel 1963 debutta il motomondiale, con un quarto di secolo d'anticipo sulla F1. E nella gara della 250 cc, presso la terribile curva che precede il sottopassaggio dell'otto volante, il noto centauro Ernst Degner perde il controllo della sua Suzuki che si disintegra e prende fuoco. Il pilota resta ustionato e ha squarci che comportano 45 punti di sutura. La piega verrà a lui dedicata. Fino a metà Anni '80, Suzuka è un tracciato importante per la



