

**MONDIALE RALLY LOEB ORA LA TENTAZIONE È DAVVERO FORD**

# AUTO ESPRESSO NT

n. 44

Anno LVII Settimanale  
30 ottobre-5 novembre 2018

3 Euro (Italy only)

ALTECELE - BE 6,00 €  
M.C. COTÉ DAZUR S.R.L. - P.TE. COM. 3,30 € - E. 3,30 €  
CH. C.T. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF - US\$ 9,35 \$



BETTIO



9 770005 174009  
Post. Ital. Sped. in A.P. n. 333/2013 conv. L. 4.8.2013, art. 1, c. 103/Borgo

GETTY IMAGES

SUTTON-IMAGES.COM

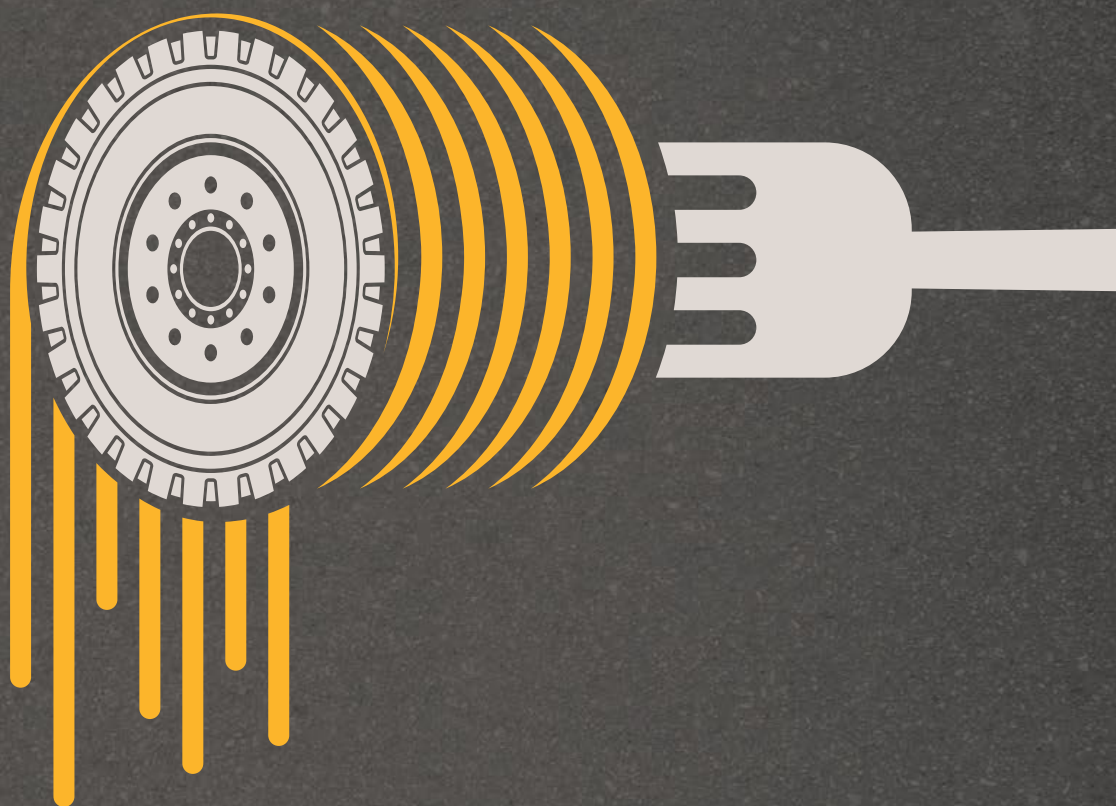
## GP MESSICO

**Hamilton** come **Fangio** e con **5 titoli** mondiali ora può guardare al record di **Schumacher**. Intanto **Verstappen** domina e **Vettel** si riscatta salendo sul podio con **Raikkonen**



# GOVERNO PENTASTELLATO

# SE ASPETTI IL SECONDO PUOI PARTIRE IN QUARTA.



## Torna RUBIO con la seconda stagione di CAMIONISTI IN TRATTORIA.

Partite alla scoperta delle migliori trattorie d'Italia dove si mangia bene e si spende poco.  
FATEVI GUIDARE DAL GUSTO.

Da giovedì 1 novembre alle 21.25 in prima tv assoluta su Dmax canale 52.

#CamionistiInTrattoria

**DMAX**

CANALE 52

 play

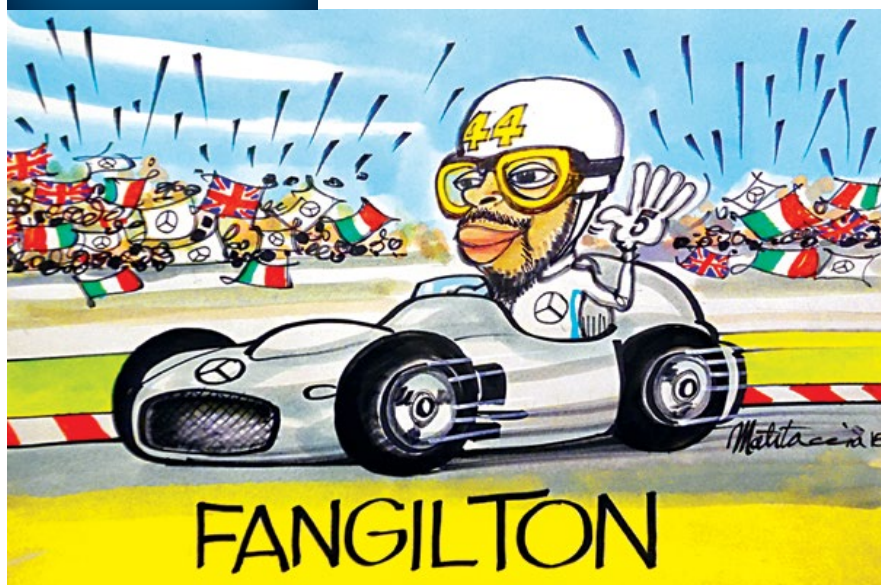


# Per dirla coi Beatles, all we need is **Loeb**

**Lewis Hamilton** Cinque Stelle entra nella leggenda, raggiunge Manuel Fangio e punta dritto verso nuove avventure: le settebellezze iridate di Michael Schumacher. Sudando e sbuffando in uno dei weekend più difficili della stagione per le Mercedes, LH44 artigia un titolo già messo in ghiaccio da un bel po' e chiude i giochi anche con l'ausilio dell'aritmetica. Come lo scorso anno in Messico vince Max Verstappen, ad Hammer è sufficiente il 4° posto e con ancora due Gp da disputare il Mondiale Piloti 2018 va in archivio. Fine delle discussioni e (forse per ora) pure delle crocifissioni del suo rivale Sebastian Vettel che in Messico è tornato sul podio assieme a Kimi Raikkonen. Di che cosa inneschi la quinta meraviglia di Hamilton leggerete nelle pagine seguenti. No, non è un banale 5 quello firmato, vidimato e bollato da Lewis ma una chiara linea di demarcazione tracciata da un pilota che sta contrassegnando un'epoca a suon di record tanto da riscrivere la storia e entrare nella leggenda. Una leggenda al cui attico abita già da tempo Sebastien Loeb, capace di tornare a vincere una gara in quel Mondiale che ha vinto per 9 volte, a cinque anni dall'ultimo trionfo iridato e dalla decisione di spegnere le sue luminose insegne nel Luna Park del traverso. A quasi 45 anni l'ex ginnasta alsaziano, divenuto il più vincente di tutti nel giro iridato dei rally, firma un'impresa incredibile,

riporta alla vittoria dopo 12 mesi di attesa Mamma-Citroen e si piazza completamente di traverso in un Rally Catalunya dal quale Sebastien Ogier esce col secondo posto e di nuovo la leadership iridata. L'uomo che dal 2004 al 2012 ha messo in fila nove titoli iridati consecutivi è tornato a fare la cosa che gli riesce meglio e che adesso potrebbe cambiare i suoi piani futuri, visto che sta trattando con Malcolm Wilson per tornare a correre (5/6 gare) del prossimo campionato del mondo al volante di una Ford Fiesta. E a proposito di Mondiale Rally: da applausi la conquista del titolo Wrc3 da parte di Enrico Brazzoli e Luca Beltrame con la Peugeot 208 R2 della Vieffe Corse. «Un successo di tutto il movimento realistico italiano», ha spiegato il 53enne assicuratore cuneese col vizio del controsterzo. Dalla Formula Uno fino ai campionati minori è stata una domenica di verdetti: primo fra tutti la vittoria dei Roda padre e figlio nel Gte dell'Elms. E la parola fine è stata messa anche sui campionati tricolori con il Mugello a fare da teatro a verdetti importanti. A iniziare dalla vittoria di Enzino Fittipaldi nella Formula 4 tricolore dopo uno straordinario testa a testa con Lorandi; dalla vittoria di Matteo Pollini nel tricolore prototipi, fino al successo Lamborghini nell'italiano Gt firmata da Zampieri e Giacomo Altoé, alla prima stagione nella categoria e 18 anni compiuti appena tre settimane fa: è il più giovane vincitore nella storia del Tricolore riservato alle Gran Turismo. ●

## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 12** GP MESSICO GOVERNO PENTASTELLATO
- 16** GP MESSICO HAMMER EGUAGLIA FANGIO
- 21** GP MESSICO VOCI FERRARISTE
- 22** GP MESSICO FERRARI
- 24** GP MESSICO RICCARDO
- 25** GP MESSICO HULKENBERG
- 26** GP MESSICO LECLERC
- 27** GP MESSICO VANDORNE
- 28** GP MESSICO LA BANDA DEL BUCO
- 29** GP MESSICO KUBICA VEDE ROSSO
- 30** GP MESSICO GLI OSCAR
- 32** GP MESSICO IL GP VISTO CON
- 34** GP MESSICO LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI

### VELOCITÀ

- 60** INDYCAR WICKENS NON SI ARRENDE
- 62** ELMS PORTIMAO
- 64** WTCR SUZUKA
- 66** GT TRICOLORE MUGELLO
- 68** F4 TRICOLORE MUGELLO
- 70** TRICOLORE PROTOTIPI MUGELLO

### FORMULA E

- 76** INTERVISTA FELIPE MASSA

### RALLY

- 48** MONDIALE CATALUNYA
- 57** TRICOLORE TERRA NIDO DELL'AQUILA

### RUBRICHE

- 4** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 6** UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 8** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 10** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 36** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI



# Hamilton può far festa

**NON HA SENSO FARE POLEMICHE PIÙ O MENO TECNICHE, TRA FORI O ALTRO, PER TENTARE D'INFICIARE UN SUCCESSO MERITATO QUANTO REGOLARISSIMO**

**È incredibile** come nel momento in cui Lewis Hamilton conquista per la quinta volta il titolo mondiale della F1 - che non è la cosa davvero più semplice che ci sia -, tanti si ostinino a cercare il pelo nell'uovo provando a limitarne i meriti attraverso, a secondo dei casi, le linee bianche che sfiorava o superava nella gara di Austin e che potevano portarlo alla squalifica (!) o i fori misteriosi nelle ruote che gli avrebbero fornito il vantaggio decisivo per spiccare il volo. Dettagli tendenti a far passare sia lui sia la Mercedes come una congrega di truffaldini abilissimi nell'occultare certe zone d'ombra decisive per arrivare al titolo ma comunque opache, grigie, un pochino fuori dalle norme. Senza dirlo esplicitamente, la Mercedes avrebbe imbrogliato. Per cui Hamilton, bella forza, avrebbe vinto con una macchina irregolare: ed è in questo modo che si spiegherebbero i suoi trionfi. Ma anche, di conseguenza, le sconfitte della Ferrari.

È un gioco che non mi piace, che detesto. Se abbiamo difeso il Cavallino per la storia noiosa quanto inesistente delle batterie fuori dalle norme, altrettanto sto dalla parte della Mercedes i cui cerchi delle ruote hanno contribuito alle vittorie sia con i fori sia senza. Non posso credere che colossi come Ferrari o Mercedes possano giocarsi la reputazione con imbrogli dozzinali. Parliamo di aziende quotate in borsa, con migliaia di dipendenti, una reputazione da difendere. Semmai, entrambe le due Case dovrebbero esigere pronunciamenti chiari e immediati da parte della Fia, che ha decine di tecnici competenti dai quali è doveroso pretendere un parere che spazzi via qualsiasi sospetto.

Scusate questa lunga premessa ma non sopporto l'ipocrisia, specialmente quando si parla di un campionissimo come Lewis che ha numericamente eguagliato Juan Manuel Fangio, ma soprattutto si è confermato uno dei "grandi" dell'era moderna della Formula Uno. Un fenomeno che si può parago-

nare tranquillamente a un Senna o a uno Schumacher, essendo troppo lontano qualsiasi parallelismo riferibile a Fangio, salvo il fatto che entrambi hanno fatto vincere la stella a tre punte di Stoccarda.

Mi è molto piaciuto Hamilton quando, appena sceso dalla macchina con cui era giunto quarto nella peggior corsa del suo 2018, ha subito voluto ricordare la fatica degli uomini del team. E poi ha rivolto un pubblico pensiero a suo padre Anthony: «Non sarei arrivato sin qui senza il duro lavoro che ha fatto». Ha usato il singolare, Lewis. Poteva usare il plurale, perché suo padre di lavori ne ha fatti con-

temporaneamente anche due o tre, per poter recuperare i quattrini per farlo correre nelle prime gare. Sacrifici enormi da parte di una famiglia normale, né povera né ricca, col giovane Lewis che doveva districarsi tra corsi scolastici e gare, schivando tra l'altro i soliti - odiosi - pregiudizi legati al colore della sua pelle. Quanto sia difficile, per chi non è bianco, farsi strada in uno sport come l'automobilismo, lo dimostra il fatto che Hamilton è il solo pilota di colore a gareggiare in Formula Uno. Casualità? Non credo.

In ogni caso, un pilota che vince 9 delle 19 gare sinora disputate può anche rispondere solo con i numeri a chi lo critica. Io invece aggiungo che ha trionfato perché stato capace di im-

porsi con una macchina che solo in un paio di occasioni è stata superiore alla concorrenza. «Hamilton e Schumacher - ha detto Ross Brawn che qualcosa ne capisce - si elevano dalla media perché hanno spesso saputo imporsi con vetture che non sempre andavano più forte delle altre: la differenza l'hanno fatta loro».

Hamilton da un paio di anni a questa parte ha scoperto la concretezza, ovvero la dote che lo porta a contemplare anche piazzamenti di rincalzo e non solo le vittorie. Una volta non era così, la maturità lo ha reso più forte di quanto già non fosse, capace di non immischiarsi in polemiche inutili, di focaliz-

”

**OGGI LEWIS  
IN F1 È SENZA  
DISCUSSIONE  
ALCUNA  
IL NUMERO  
UNO. E MAGARI  
L'AVESSE  
PRESO  
LA FERRARI...**



SUTTON-IMAGES.COM

**UN GRANDE TRIONFO  
CHE ESALTA LEWIS**

In Messico Hamilton ha gestito perfettamente la situazione e si è quindi accontentato di un quarto posto, sufficiente a farlo gioire per la conquista matematica del quinto titolo mondiale, il quarto da quando corre per la Mercedes, a oggi imbattuta nell'era turboibrida



zarsi sul suo obiettivo, di migliorare la concentrazione, di fare gruppo con i tecnici, in poche parole di "elevarsi". Lo ha fatto anche domenica, con quella partenza da fuoriclasse che gli ha permesso di farsi strada tra le due Red Bull e trovarsi al comando per qualche metro. Poi, vedendo che Max Verstappen gli tirava la staccata, lo ha lasciato andare e ha pensato che il suo compito non era inseguirlo, ma portare a casa il mondiale. Lo ha fatto con tre gare d'anticipo. Inutile a questo punto giudicare la sua gara, troppo condizionata da una messa a punto difettosa della macchina. Un problema che si era presentato più volte all'inizio del campionato e del quale la Ferrari non è stata capace di approfittare. O lo ha fatto in modo maldestro. Di sicu-

ro, la W09 è stata tra le ibride meno efficaci della Mercedes. Il campionato è arrivato più per i meriti di Hamilton che non della macchina, sia chiaro. Così come il motivo per cui la Ferrari ha perso il titolo è un fatto che riguarda più Vettel delle qualità davvero notevoli della Sf71H. Tuttavia, anche quando Fangio vinse il quinto titolo ci fu chi tentò subdolamente di soffocare la gloria sostenendo che l'abilità vera del pilota argentino era quella di correre sempre con le marche migliori. Lui però chiari: «Sono le grandi Case che vengono a cercarmi per farmi condurre le loro vetture...». Questo vale anche per Hamilton, che oggi è indiscutibilmente il numero 1, ossia il migliore, a prescindere da tutto. E da tutti. L'avesse preso la Ferrari... ●

**” QUESTO CAMPIONATO DEL MONDO È STATO ASSEGNATO PIÙ PER I MERITI PERSONALI DI HAMILTON CHE NON PER LA COMPETITIVITÀ EFFETTIVA DELLA MERCEDES W09**

**GP**  
MESSICO

**FILO DI GAS**



di Giorgio Terruzzi

# Grande **Max** leader maximo

UNO COSÌ QUALCHE  
PROBLEMINO A HAMILTON  
PRIMA O POI GLIELO  
CREERÀ. E MENO MALE  
PERCHÉ LA F1 HA BISOGNO  
DI SFIDE TIRATISSIME

**Q**uando arriva in altura, vola. Sarà che a furia di vivere nei Paesi Bassi uno non vede l'ora di salire in quota; sarà che lui, con quella faccia che ha, deve risultare simpatico a qualche divinità Azteca, fatto sta che il Max, in Mex, si trasforma in un leader maximo. Sulla questione possiamo aprire il dibattito, tirando dentro leggi della fisica e magia nera, ma il dato resta evidente: una guida divina soprattutto da quelle parti lì, con la complicità di una macchina particolarmente votata allo sfruttamento dei carichi aerodinamici come spiegano quelli che credono di saperla lunga. Dunque, bravo Verstappen, sia chiaro. Senza esagerare però. Il motivo viene da un tasso simpatia vicino allo 0,1, soprattutto se confrontato con quello esposto

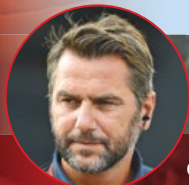
#### **VERSTAPPEN DOMINATORE NEL GP MESSICANO**

Aggressivo ma privo di sbavature, consistente e praticamente imbattibile. È questo il Max Verstappen emerso con la sua Red Bull nel Gp del Messico

dal suo quasi ex compagno di squadra Ricciardo, che viaggia tra il 9,9 e il 10 secco. Perché è stato Ricciardo a soffiargli la pole e bisogna anche imparare a prenderle. Soprattutto se attorno a te e a lui tira un'aria favorevole per te e sfavorevolissima per lui. L'aria degli Aztechi, ovviamente e l'aria Marko, uno che per farsi passare per un bravo capo dovrebbe mangiare qualche altra tonnellata di pane.

Dunque, ottimo la domenica, pessimo il sabato, il Max, un antipatico di primissimo, come accennato debolmente poco fa. Il che non ci rincitrullisce del tutto perché la vittoria di quest'anno non pesa come quella del 2017: qui abbiamo un professionista maturato e molto più consapevole dei propri doveri oltre che dei diritti. Abbiamo un pilota che ha saputo raffinare un talento strepitoso ma per certi versi grezzo, migliorando i punti deboli, senza pregiudicare la prestazione. Il che basta e avanza per fare qualche illazione sul futuro suo e di chi gli correrà contro, Hamilton compreso. Le ultime due gare infatti hanno mostrato una stoffa pari alla tempra e hanno messo Verstappen davanti a Lewis in pianta stabile. Certo, la Mercedes non è stata la solita Mercedes; la Red Bull non è stata la solita Red Bull e poi Hamilton può anche permettersi di mollare qualche colpo date le circostanze. Però è anche evidente che se il trend (Gesù, che parola orribile...) fosse questo, possiamo pensare che proprio Max possa complicare il viaggio di Lewis verso tutti i record stabiliti dal genere umano sopra macchine da corsa. Molto, come ovvio, dipenderà dal motorismo Honda. Ma vedendo guidare questo ragazzino prodigio quando può farlo al meglio, viene in mente che uno così possa creare a uno come Hamilton, vale a dire il re della pista, qualche problemino serio. Perché, al netto dell'antipatia, quanto ha fatto Verstappen tra sabato e domenica è assai rilevante. Le ha buscate sulle orecchie, si è incazzato, ha covato, ha reagito, ha stravinto. Beh, mica roba leggera. Il Max, ecco, a furia di fare palestra, sta mettendo su una muscolatura impressionante. Forza e testa, ecco, il che compone un ritratto minaccioso anche per uno che non teme alcuno. Se è vero che Hamilton ha demolito Vettel sul piano mentale, non è detto che la bagarre produca esiti altrettanto clamorosi per Lewis combattendo un tipetto del genere. Dunque, nel momento in cui Ginetto vince il titolo cinque, è curioso notare quanto sia evidente sul suo palco dorato, l'ombra di questo giovanotto, intenzionato peraltro a imitare Hamilton al più presto. Una manna per la Formula Uno che verrà. Sperando che Max, nel frattempo, si iscriva ad un corso di simpatia, magari frequentando di più Ricciardo, una volta separato da Ricciardo. ●

**” L'UNICA COSA CHE MANCA A MAX VERSTAPPEN A TUTT'OGGI È LA SIMPATIA: SPERIAMO CHE SI ISCRIVA A UN CORSO E COLMI BEN PRESTO QUESTA LACUNA**



di Carlo Vanzini Sky F.1

**PER DARE UN SENSO SPECIALE  
A UNA STAGIONE PARTICOLARE  
ORA LA ROSSA DEVE DARE  
TUTTO CIO CHE HA NELLA SFIDA  
PER L'ALLORO COSTRUTTORI**

# Ferrari non mollare!

**C**ITTÀ DEL MESSICO - Ben 55 punti da recuperare in due gare con 96 a disposizione. Vista così sembrerebbe fattibile, ma anche con due doppiette, la Rossa, dovesse la Mercedes stare in terza e quarta posizione, sia in Brasile sia ad Abu Dhabi, perderebbe il titolo. Non dipende solo da "lei". Questo per capire l'impresa alla quale è chiamata la Ferrari per dare un senso diverso a una stagione che nei numeri è positiva, non nel risultato finale. 22 podi come nel 2007, quando arrivarono, per l'ultima volta, sia il Costruttori che il mondiale Piloti. Allora arrivarono però 3 vittorie in più ad onore del vero, decisive evidentemente nel far pendere la bilancia a proprio favore. Il costruttori resta un obiettivo e giustamente la Ferrari non deve mollare, soprattutto visto il crollo, momentaneo o meno, lo scopriremo, della Mercedes, ma deve anche, con forza, pensare già al 2019, sfruttando queste ultime gare per iniziare a testare pezzi importanti per la macchina che verrà.

Due gare per stare comunque con il vento in poppa, dopo la vittoria di Austin e il doppio podio del Messico, per mettere pressione a una Mercedes che più brutta

## GRANDE SCATTO DI VERSTAPPEN

Pronti-via e il poleman Ricciardo si ritrova "bruciato", con il compagno Verstappen e Hamilton che prendono subito il largo, mentre le Ferrari inseguono, pronte al recupero



di così non si può, sia negli Usa che domenica, con la polemica, in atto, sui fori della discordia.

Sia chiaro Hamilton non ha vinto il quinto titolo per i buchi, l'ha fatto con la qualità che ha dimostrato sempre, anche nei momenti più difficili, certo è che dubbi e voci, che siano batterie o buchi, non ci devono essere. Sulle batterie non abbiamo visto documenti ufficiali come per i buchi Mercedes e che si dica, in F1, l'apoteosi della tecnologia, che i commissari non hanno strumenti per valutare la legalità o meno, beh fa un bel po' pensare che così non va bene. Sia chiaro anche qui, non per la Mercedes in se, ma per chi adesso si pone un dubbio lecito. In Red Bull, viste le ultime due gare, potrebbero anche pensare che allora potevano essere in corsa anche loro per il titolo. Serve più chiarezza e semplicità nelle regole, lo si dice da sempre. L'altro giorno guardavo un docu-film sulla F1 degli Anni '80 e alcuni piloti intervistati dicevano che c'era troppa tecnologia e che bisognava ridare il controllo ai piloti... Beh, anni dopo, siamo, ancor di più, sugli stessi discorsi. Tornare indietro non si può, è difficile, serve quindi che la federazione

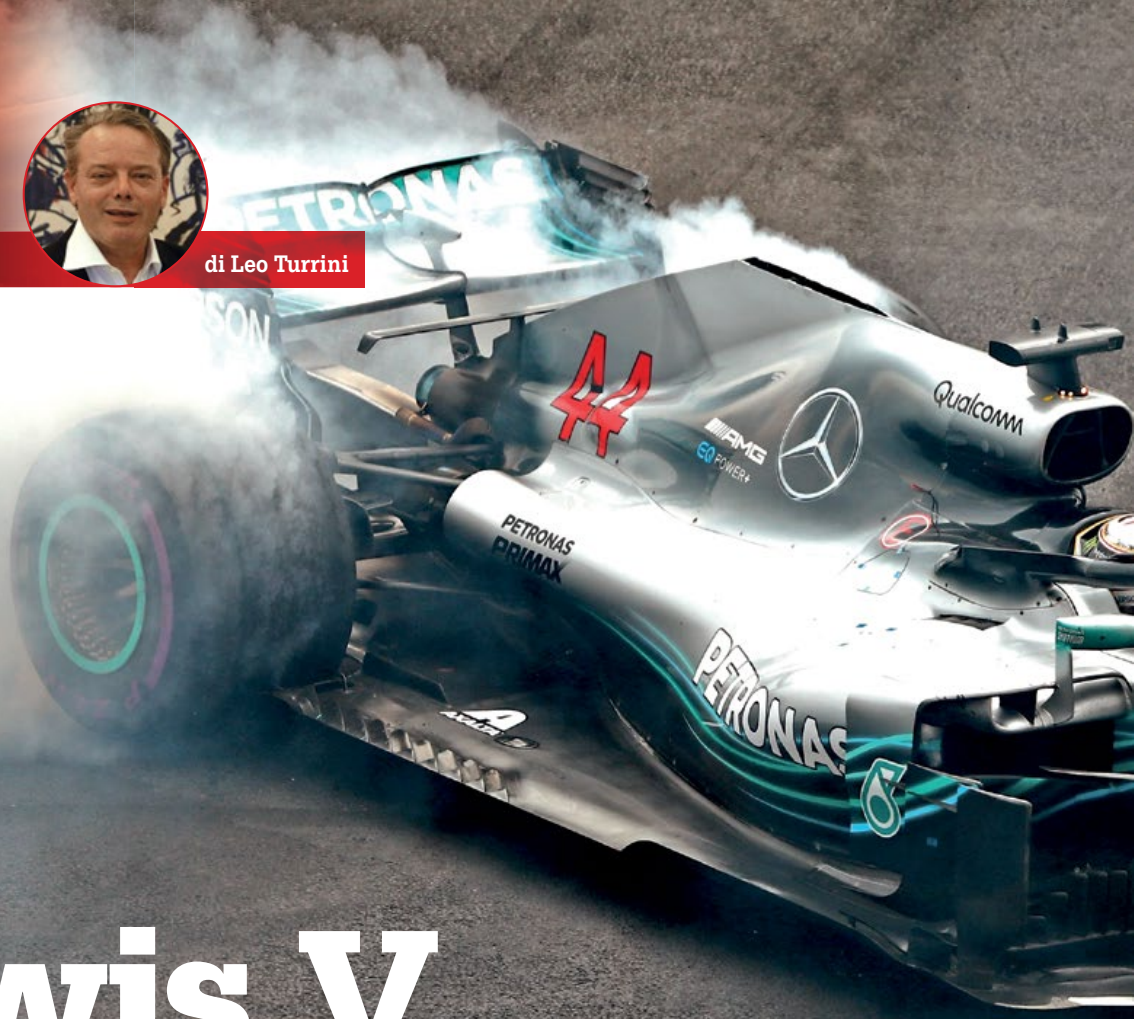
si attrezzi in modo tale da poter dare risposte certe ai dubbi. Gli altri team non faranno proteste, consapevoli che non si andranno a rivedere o toccare i risultati già archiviati, ma al prossimo working group tecnico chiederanno se questa soluzione potrà essere adottata, anche da loro, per il 2019.

Se la risposta sarà no, uhm, se sarà sì addio all'idea del budget cup perché fare una cosa così, studiarla e svilupparla, di certo non richiede pochi giorni e pochi soldi. Decisione difficile da parte della FIA. Nel 2009, per la Brawn Gp, quando si parlava della "banda del buco", ma molto più evidente e indubbiamente molto più prestazionale, ci fu una situazione simile, per il doppio diffusore considerato legale, in stagione, adottato poi da tutti, per essere invece bannato per il 2010. Oggi, 9 anni dopo, l'argomento è completamente diverso, ma uguale nella sostanza.

Godiamoci la pista pensando che c'è ancora lotta per qualcosa, ma soprattutto preoccupandoci per il devastante divario tra i top team e gli altri. Hanno preso tutti due giri, un'altra gara, peraltro molto bella, nella gara. Troppa differenza e

su questo bisogna assolutamente lavorare, perché è vero che i più forti hanno sempre spadroneggiato, ma è altrettanto vero che una differenza così abissale, ripeto 2 giri, non si è mai vista. Notte fonda per la Renault che è contenta per il quarto posto che sta arrivando nel costruttori, ma il team ufficiale che prende due giri da un cliente, beh è roba da licenziare tutti. Vedremo. Adesso ancora poco più di 600 km di gara per chiudere una stagione intensa, ma condizionata dai buchi, di freddezza, in questo caso, di Vettel. Aveva bisogno della gara fatta in Messico, primo podio qui, per dare un calcio alle critiche e ai dubbi. Avesse gestito la partenza in Francia o la ripartenza a Baku con la stessa attenzione messa domenica, forse saremmo qui a raccontare una storia diversa o forse no. Addossargli le responsabilità sarebbe irrispettoso nei confronti di chi è già leggenda e ha lottato, non poco, da sempre, fin da bambino, per diventarlo. Nell'abbraccio finale, tra i due, se lo saranno già detti, l'anno prossimo sarà ancora battaglia. La storia è adesso in un presente che solo il futuro ci dirà quanto era bella e intesa la sfida tra i due. ●





# Lewis V ma peccato Nico

HAMILTON QUEST'ANNO È STATO PERFETTO E HA MERITATO MA NELLA SUA CARRIERA RESTA LA MACCHIA DELLA SCONFITTA IRIDATA 2016 CON ROSBERG

GETTY IMAGES

**D**atemi il Var sui cerchi forati (e poi tappati), perché non avevo mai visto la Mercedes andare così piano. Ma non voglio polemizzare più di tanto, sono cose che per competenza richiedo l'intervento di illustri sapientoni iper tecnici (tipo Tombazis, ehm ehm). Ma lo ammetto, dolorosamente.

È giusto celebrare Re Hamilton Quinto. È giusto perché con i numeri non si scherza, sebbene le epoche cambino e i paragoni "storici" siano un esercizio buono per il Bar dello Sport. Ma non c'è, esaurita la premessa doverosa, che Hamilton Quinto abbia il diritto di godersi l'accostamento, quanto meno statistico, con la figura leggendaria di Juan Manuel Fangio. E significherà pure qualcosa il fatto che, nella classifica dei pluriridati, davanti al Nero resista soltanto l'iconica immagine di un certo Michael Schumacher. Ora, a proposito dell'argentino e del tedesco mi viene in mente un dettaglio di cronaca. L'asso di Kerpen aveva appena battuto il record dell'eroe della Pampa. Eravamo più o meno all'alba del millennio e...



**ANDIAMOCI  
PIANO CON  
I PARAGONI  
CON FANGIO  
PERCHÉ  
NELL'ERA  
DELL'ASSO  
ARGENTINO  
LA F.1 ERA  
UN'ALTRA ROBA**

E, tra complimenti e celebrazioni, al marito di Corinna venne in mente che sarebbe stato bello pilotare, sul circuito amico di Fiorano, uno dei bolidi "di una volta". Venne accontentato: in casa Ferrari esiste un vero e proprio museo interno, una grande hangar che è uno scrigno di gioielli meravigliosi. Da quel...caveau venne recuperata la macchina. Una monoposto Anni Cinquanta.

Chi ha avuto la fortuna di conoscere almeno un poco Schumacher, beh, rammenta che non era un tipo troppo loquace. Soprattutto, misurava le parole, tenendosi rigorosamente alla larga da qualunque forma di sensazionalismo. Non di rado faceva lo smargiasso in pista. Ma nelle esternazioni quasi mai si abbandonava a voli pindarici.

Ebbene, quel giorno, il giorno del test, io ero lì. Mi divertiva ammirare il Campionissimo dell'era post moderna a bordo di una automobile rugginosamente riemersa dal passato remoto. Ma a colpirmi, più dello spettacolo, fu l'atteggiamento che Michael assunse nelle conversazioni del dopo. Era vagamente commosso e non si vergognava di palesare



## TONDI MESSICANI PER FESTEggiARE

Proprio come lo scorso anno, Hamilton fa festa con i toni in Messico, dopo aver ottenuto un 4° posto che gli dà la certezza del quinto titolo mondiale

una sincera emozione.

Disse più o meno quanto segue: oggi ho compreso perché non sia possibile per me essere paragonato a Fangio! Lui e i suoi contemporanei guidavano in condizioni estreme, ad ogni gara si esponevano a pericoli enormi, quei drivers erano davvero i cavalieri del rischio, la mia generazione appartiene ad una dimensione distinta è distante, possiamo dirci fortunati anche grazie al coraggio e al sacrificio di chi ci ha preceduto sul sentiero della passione per la velocità...

Fraasi stupende, eh? Personalmente sono convinto che in cuor suo Hamilton le condivida pienamente. E già che ci siamo, volendo metterci avanti con il lavoro, le stesse considerazioni varranno quando e se il Re Nero dovesse demolire proprio i primati di Michael Schumacher, i 91 Gran Premi vinti e le sette conquiste mondiali. Perché, appunto e sempre, tutto cambia. È divertente (l'ho fatto pure io, lo ammetto) stilare graduatorie "all time": a patto di sapere che si tratta di un innocente diversivo.

Ah, i diversivi! Posso scomodarne uno con intento



**COMUNQUE  
LA SI VOGLIA  
METTERE,  
NEL RUOLINO  
DI HAMMER  
RESTERÀ  
L'ONTA DELLA  
SCONFITTA  
TARGATA 2016**

dannatamente provocatorio? Posso, sì? Allora, beccatevi quanto segue.

Re Hamilton Quinto è un grande. Un grandissimo. In questo 2018 praticamente è stato perfetto, dall'inizio alla fine del campionato. Tanto di cappello, eh. Eppure, sulla sua carriera c'era e rimane una macchia. Indelebile. Ve lo immaginate Michael Schumacher che perde un mondiale contro Brundle o Lehto o Verstappen o Barrichello o Irvine, cioè contro un compagno di scuderia, tra Benetton e Ferrari?

Io non riesco ad immaginarmelo. E nemmeno vale obiettare che pure Senna venne sconfitto dal partner di squadra, perché Ayrton si scontrava con un altro Fenomeno, noto all'anagrafe come Alain Prost.

Invece, a Lewis è successo. Nel 2016. Per mano di Nico Rosberg. Che, per carità, mi guardo bene dal collocare sullo stesso livello di un Lehto o di un Verstappen (padre). Ma le statistiche sono statistiche, o no? Anche quando vanno in contro tendenza rispetto al clima delle celebrazioni... ●



**GP**  
**MESSICO**

**LA CINQUINA**

di Mario Donnini

COLOMBO

**E** adesso la faccenda cambia. Con cinque titoli mondiali vinti Lewis Hamilton diviene entità macroagonistica, assurge a personificazione di un simbolo che mai più farà parte della semplice cronaca, avendo appena acquisito il privilegio di scrivere la Storia in diretta. Non più eroe d'annata ma d'annali. Mai dannato, ma donato alle corse, prezioso gioiello che a ogni stagione muta e cresce di valore.

Nella civiltà dell'automobilismo da corsa da sempre, cioè, diciamo dal 1957, anno della prima cinquina mondiale targata Juan-Manuel Fangio, il traguardo pentairidato rappresenta l'empireo, per dirla con Dante, "il ciel che più de la sua luce prende", l'effluvio più paradisiaco di un palmarès e candida rosa laddove siedono solo i grandissimi a contemplare la propria magnitudo beandosi, possibilmente senz'ancora d'essa accontentarsi. Wow. Cinque prodigiosi sbaffi iridati.

#### **Cinque e non più cinque**

C'era una volta l'Autosprint degli Anni Ruggenti, diretto dal Padre Costituente Marcello Sabbatini, l'Uomo che il giornale amava scriverlo il più possibile, se non tutto, rigo per rigo. Ebbene, nel 1976, all'apice del suo mandato, in un'altra Italia, in un altro mondo, all'interno di una civiltà informativa del tutto diversa da questa, per la prima volta in coda ad Autosprint Anno pubblicò la storia della F.1 Gp per Gp, con tutte le griglie di partenza, dal 1950 all'anno del rogo di Lauda al 'Ring.

Ebbene, la prima immagine di quella rassegna che mandò in visibilio i lettori era quella di Fangio con l'imbattibile Mercedes e sotto una didascalia, non meno epica e significativa della foto stessa, pubblicata al tratto. La cito a memoria: "Juan-Manuel Fangio, il super-campione vincitore del mondiale per cinque volte. Un record ineguagliabile".

Capito? Nell'humus culturale del grande Marcel-

**CINQUE TITOLI COME FANGIO!  
COSÌ LEWIS ORA VA IN CACCIA  
DI SCHUMI, A SETTE CENTRI IRIDATI  
ED ECCO PERCHÉ HA OTTIME CHANCE  
DI RUSCIRE NELLA SFIDA EPOCALE**

**AL VERTICE FIN  
DAL DEBUTTO, NEL 2007**

Nell'altra pagina, Lewis nel 2008, quando vinse per la prima volta il titolo, a Interlagos. Sopra, eccolo al quinto alloro, in Messico

# Ha governo

lo Sabbatini, impareggiabile quanto a capacità d'analisi, cinque mondiali vinti rappresentavano una bandiera sulla luna praticamente inestirpabile. Perché? Perché per i campioni le carriere erano brevi, cominciavano più tardi d'oggi e finivano prima, non di rado drammaticamente. La F.1 era ancora eroica ma pure ragionevolmente matrigna e, in ogni caso, anche ad aver culo in pista evitando l'abbraccio degli angeli neri, v'era comunque da mettere in conto il logorio psicologico, l'abrasività mentale del vissuto su circuiti entusiasmanti ma bastardissimi, che spingevano uno come Jackie Stewart a ragionare a trentaquattro anni quasi come un vecchio, tanto da salutare la compagnia cantante al quieto grido di "Preferisco vivere".

#### Schumi e Lewis figli della F.1 post-eroica

Senza nulla togliere a chi poi fa pari o batte Fangio, anni dopo la successiva eguagliabilità e battibilità di quel primato pentastellato diventa frutto non solo della classe immensa di chi ci riesce, ma anche di una Formula Uno sottoposta a una metamorfosi rivoluzionaria, tanto da divenire fortunatamente e malauguratamente post-eroica. Bonificata ragionevolmente da ostacoli fissi e pericoli mobili, irreggimentata in tracciati meno spaventosi d'un'autostrada per famiglie, vivificata da oceani di dollari e ingentilita da una tecnologia quasi perfetta e da Case in grado di dar vita a cicli tendenzialmente quasi infiniti di trionfi.

Esattamente tutto il contrario di ciò che faceva Fangio medesimo, il quale non solo sopravviveva miracolosamente alle insidie ambientali mentre tanti rivali morivano a uno a uno, ma addirittura da un anno all'altro saltava sulla macchina al momento più competitiva, dando vita a un solo, esclusivo e pluriennale ciclo trionfale: il suo.

Schumi prima e Hamilton poi, no. Tutt'altre storie. È proprio con loro e in gran parte grazie a entrambi che prima la Ferrari e poi la Mercedes da competitive e real pretender diventano Regine delle rispettive epoche, dando vita alle due strisce vincenti più lunghe, intense e caratterizzanti, nella storia dei Gran Premi.

GETTY IMAGES



# milton

## pentastellato



Si, okay, Lewis in vita sua non ha mai avuto a disposizione una vettura desolatamente perdente, ma è anche vero che lui è sempre stato ed è artefice puntuale della validità d'ogni squadra e modello con cui s'è trovato a incrociare il musetto con gli avversari.

Quindi, con buona pace di Fangio, di quella didascalia sabbatiniana e di tutto il resto, per Hamilton la cinquina orbeterracquea è tutta vera gloria e niente cinema. La sostanza c'è ed è tanta, immensa e trascinante in prospettiva financo nel futuro.

### Attenzione, è un nuovo punto di partenza

Perché, occhio, questo per Hamilton non è solo un approdo ma soprattutto equivale a una nuova partenza che non ha più niente a vedere col presente. Guardando a una sfida che va oltre il tempo, i cieli e la volta stellata, interessando e necessariamente tendendo a comparare l'incomparabile: l'epoca sua con quella di Fangio e l'altra di Schumi. Nel solo modo in cui è possibile omogeneizzare il confronto, ossia dal punto di vista aritmetico.

Infatti non importano le condizioni storiche in cui maturano i trionfi. Quel che conta alla fine è chi riesce a ottenerne di più. E, dopo questa, Fangio, con rispetto parlando, esce dal radar e nel mirino di Hamilton entra Schumi, peraltro già superato alla voce pole position. Restano cioè due target nobili, i sette titoli mondiali di Michael e i 91 Gp vinti, poi sarà apoteosi.

E adesso, a poche ore dal Gp che ne ha consacrato con un 4° posto il successo iridato 2018, Lewis rispetto al mito tedesco è a -2 titoli e -20 vittorie, con due anni di contratto a disposizione al volante della tetragona Mercedes, complessivamente superiore alle rivali e in una prospettiva immediata di relativa stabilità regolamentare fino al 2021.

Questo significa una cosa semplicissima: di questo passo, entro un paio di stagioni, a dieci vittorie l'anno di media, entro ventiquattro mesi Lewis Hamilton potrebbe avere il match point per diventare il pilota più vincente di tutti i tempi. Non il più forte, perché li ciascuno ha il culto del suo, ma quello con i numeri più amici e alleati. È questo il senso di tutto, ormai. Di quest'anno, della sua ennesima festa iridata e del suo impegno futuro. Della sua realtà impastata ancora da sogni trasformabili in un'ambita oleografia.

Perché è questo il bello della sua vicenda agonistica: alla dodicesima stagione in F.1, Hamilton guardando avanti può sognare molto più che al debutto, perché gli si stanno spalancando le porte di una gloria laicamente divinizzante. Con la possibilità aritmetica di diventare quello che Muhammad Ali sapeva e diceva d'essere: GOAT. The Greatest Of All Times. Il più grande di tutti i tempi. Intanto eguaglia Schumi e vince un mondiale a dieci anni esatti dal primo trionfo iridato. E non è poco. Anzi.

### Possibilità in prospettiva entusiasmanti

Ma do subito un colpetto di freno, se non si sconfina nella retorica untuosa e lo faccio con una domanda bastarda, guarnita da una risposta spero realista. Hamilton può davvero riuscire a battere i numeri di Michael? Ha dentro abbastanza fame per



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

poterlo fare o, in fondo, cinque titoli rischiano di saziarlo, imbolsirlo tanto da lucidare la sua autoindulgenza anziché imbelvire l'ambizione egoriferita? Be', tutto lascia pensare che il bello venga ora. Hamilton fa suo il quinto titolo a 33 anni, esattamente come nel 2002 aveva fatto Schumi, a sua volta 33enne (con cento giorni d'età in meno) allo zenith del suo impero e in una condizione di netta superiorità personale, tecnica e strategica rispetto ai rivali. Ebbene, Lewis si trova in una situazione geopolitica simile, corroborata da un turbo psico-esistenziale che né Fangio né Michael hanno mai avuto.

### Il turbo psico-esistenziale di Lewis

Il baby che fece impazzire Ron Dennis dai tempi del kart, più di due decenni dopo è restato uguale a se stesso. A differenza di Vettel e Schumi, non è diventato family man, non s'è riprodotto, ha evitato perfino di trovar moglie e crearsi una capsula affettiva nucleare in cui estrinsecare l'istinto d'uomo che perpetua il suo dna.

No, sta facendo tutt'altro, lui.

È gaudente individualista, cerca e dà piacere, veste e vive quasi fosse in un eterno presente, fa surf sui trend, dà sciolina scintillante alle sue discese fashion, interviene su se stesso istoriandosi di tatuaggi e rinfoltendosi i capelli, restaurazione tricolore che sottende il totale rifiuto a accettare





### MOMENTI FELICI RESTATI NELLA STORIA

A destra, il primo mondiale vinto da Lewis, a Interlagos 2008, e in alto, festeggiato col padre e il fratello oltre che col boss Ron Dennis e il team McLaren. Sopra, è a Abu Dhabi 2014, primo centro iridato con la Mercedes; a sinistra lo vediamo lo scorso anno in Messico con la bandiera britannica, sempre nella zona dello stadio. Quindi, in basso, Hammer esplode di gioia a Austin, per il titolo 2015, arpiionato senza alcun problema



un'immagine propria che non sia quella dell'eterno fanciullo post adolescente dallo sguardo da Bambi, istoriato perennemente dal sorriso contagioso. Ecco, attenzione, perché la sua ininvecchiabilità sistemica accoppiata alla serenità di chi in fondo non avrebbe più nulla da dimostrare e unita alla capacità recentemente affinata d'evitare qualsiasi forma d'errore sotto pressione, lo rendono creatura per i rivali psicologicamente letale, corrosiva e ragionevolmente quasi inaffrontabile, manco fosse lo xenomorfo di Alien. Reso ancor più caustico dal potere d'esser paraculo, perfino di mettere pressione agli altri con frasine solo apparentemente innocenti e sostanzialmente dirompenti, capaci da far sbottare pure San Francesco d'Assisi.

### La forza immensa di Lewis è qui e ora

In altre parole, ora come non mai Lewis Hamilton appare un'epicurea e felice macchina da guerra che guarda al domani, vivificata dall'osmosi e dalla positività che gli trasmette la consapevolezza del consenso, in una parola, dalla sua gente. Sì, dobbiamo smetterla di guardare Hammer da italiani, facendo invece uno sforzo per una volta atto a viverlo da britannici. Visto che i suoi connazionali non solo amano Hamilton, no, di più, lo adorano. Per noi incarna soprattutto l'ammazzaformulauno & il castigaferriari, a tratti furbino, insinuante e ve-

lenosetto, mentre per i sudditi di Sua Graziosa Maestà la Regina Elisabetta II rappresenta una specie di Valentino Rossi meno latte e più caffè, servito in tazza grande d'un impero agonistico che restaura nello sport la grandeur e la maestria albionica, da oltre mezzo secolo tristemente persa nel calcio.

### Rockstar compilation

Da qui la rockstar sfrecciante, il crowdsurfing, l'amabilità reciproca degli osannanti e dell'osannato a costituire un legame forte e energizzante, tale da creare una magia destinata a durare e varcare frontiere ulteriori. Quali, vedremo.

Di certo, dal momento in cui ha avuto la certezza d'aver vinto il campionato 2018, LH44 sa d'essere entrato da mega-contender dentro un Supercampionato di tutti i tempi con la freschezza rinnovata di un razzo puntuto e tenace, il quale ora può contare sulla propulsione ulteriore d'un nuovo e proiettante stadio.

I circuiti di tutto il mondo come i giardini di Kensington. Il titolo mondiale vinto compulsivamente cinque volte quale premio che gratifica ma lascia intatta la coazione e la mission biografica a inseguirlo e replicarlo ancora.

E su tutto e tutti lui, Lewis Hamilton, sempre più simile a Peter Pan, il ragazzo che rimane sempre giovane e che riesce persino a volare. ●

GP  
MESSICO

IL COMMENTO



di Alberto Sabbatini

SUTTON-IMAGES.COM

**UN MOMENTO  
INDIMENTICABILE**

Lewis taglia il traguardo al quarto posto e ottiene la certezza del quinto titolo mondiale, incurante del trionfo di gara di Max Verstappen. Nell'altra pagina, l'inglese quasi incredulo nell'immediato dopo gara del Gp Messico

# Hammer eguaglia



**STORICO TRAGUARDO PER L'ASSO BRITANNICO CHE PAREGGIA IL CONTO COL CAMPIONE ARGENTINO, FINENDO CON L'OSCURARE LA VITTORIA DELLA RED BULL DI VERSTAPPEN**



GETTY IMAGES

**A**l pilota-bambino stavolta tocca il ruolo del comprimario. La quinta vittoria in F.1 di Max Verstappen, purtroppo per lui, conta davvero poco nel giorno del quinto titolo iridato di Lewis Hamilton. Cinque mondiali come Juan-Manuel Fangio. Il pilota più grande del secolo scorso. Certo, a un romanticone come Lewis Hamilton vincere il quinto titolo in questo modo, arrivando quarto e rischiando quasi l'onta del doppiaggio, non sarà andata proprio giù. Lewis è un emotivo, uno che si sublima nelle imprese più impossibili. In cuor suo si sarà immaginato di vincere gara e titolo tutti e due nello stesso istante. E magari di emozionarsi sul podio raccontando le sensazioni mistiche che aveva provato guidando. E invece entrare nella leggenda del motorsport eguagliando Fangio dopo una corsa così scialba e banale, senza nemmeno riuscire a domare le gomme che si sfaldavano e prendendosi 4 secondi al giro dai primi come fosse un balbettante pilotino alle prime armi, lo avrà moralmente distrutto. Ma siccome in F.1 i punti e la classifica contano più delle emozioni, passata la delusione del momento Hamilton potrà festeggiare a freddo come si deve l'importanza e il significato di questo traguardo leggendario. Cinque mondiali come Fangio. Soltanto Schumacher ne ha vinti di più nella storia.

#### **Valgono di più i 5 titoli di Hamilton o di Fangio?**

Per chi si chiede quanto valgano i cinque titoli di Hamilton a confronto di quelli di Fangio, la risposta non è facile. Troppe le differenze. Fangio ha raggiunto il traguardo dei cinque iridi sessantuno anni prima di Hamilton, nel settembre 1957. Alla veneranda età di 46 anni. Sono epoche diverse e sappiamo bene che in F.1 è impossibile confrontare piloti e imprese a decenni di distanza. Troppo diversa la tecnologia e troppo diverso lo sport stesso. Una volta si correvano molte meno gare rispetto ad oggi - Fangio ha disputato appena 51 Gp prima del ritiro - e c'erano anche meno punti in palio. Il primo obiettivo dei piloti dell'epoca di Fangio non era vincere ma prima di tutto restare vivi, in un decen-

# Fangio

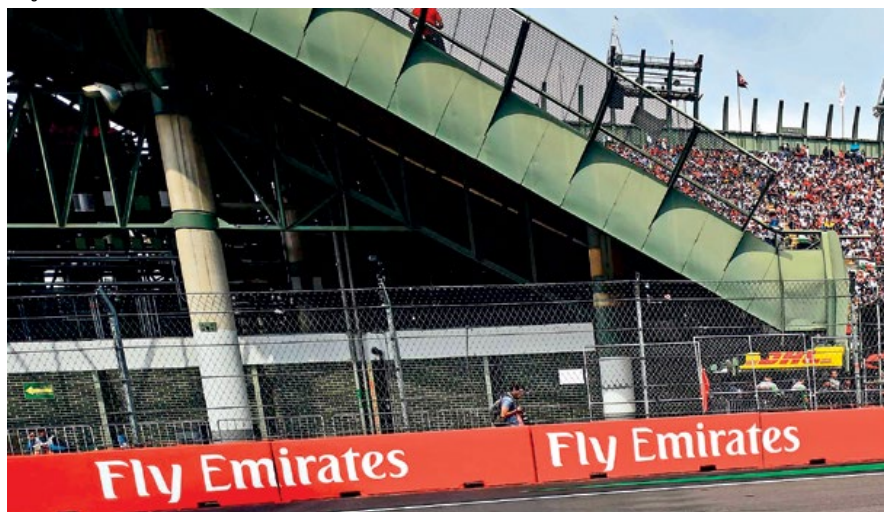
← nio che ha visto morire 38 corridori di F.1 e categorie sport nei modi più atroci. Anche se i due posseggono cinque titoli mondiali a testa, i 277,5 punti iridati raccolti da Fangio in carriera fanno tenerezza a confronto di quelli di Hamilton. Lewis è il corridore che ha conquistato più punti iridati di tutti nella storia della F.1: è già a 2968 punti e prima della fine del mondiale potrebbe anche raggiungere quota 3000. Dieci volte più di Fangio e quasi il doppio di quelli di Schumacher. Perciò è un confronto improponibile. Ma entrambi, Hamilton e Fangio, erano accomunati da un paio di cose: hanno vinto tutti e due con una Mercedes (anche se Fangio poi cambiava Costruttore ogni anno inseguendo sempre la macchina migliore). E tutti e due hanno avuto un compagno di squadra disposto a sacrificarsi per loro pur di farli vincere. Nel caso di Fangio fu Peter Collins, che gli cedette macchina e vittoria a Monza nel 1956; nel caso di Hamilton è stato Bottas che si è sacrificato due o tre volte quest'anno pur di consentire a Lewis di guadagnare punti pesanti per la classifica iridata. Però se proprio vogliamo trovare il pelo nell'uovo, i freddi numeri danno ancora ragione a Fangio in qualche statistica: perché anche se il fuoriclasse argentino ha conquistato in carriera soltanto 24 Gp a dispetto dei 71 di Hamilton, il suo rapporto fra corse disputate e vittorie è deflagrante. Fangio ha vinto praticamente la metà dei Gp in cui ha preso il via: 24 trionfi su 51 gare. Una media-vittorie impressionante la sua: il 47%. Hamilton, con 71 successi su 227 Gp, ha una media elevata per la F.1 moderna: il 31% di vittorie su gare disputate. Meglio anche di Schumacher la cui media-vittorie (29,6%) è stata "guastata" dagli ultimi anni a secco in Mercedes. Lewis è il dominatore di questo decennio: ha infranto i record precedenti di Vettel e ormai, eguagliato Fangio, gli rimangono solo due obiettivi: raggiungere le 91 vittorie di Schumacher e i suoi 7 titoli iridati. Per un Hamilton ancora in piena forma, a 33 anni, quei due traguardi non sembrano nemmeno così lontani e impossibili come pareva fino a ieri.

**Una gara compromessa dalle gomme**

Di sicuro però il circuito in altura di Mexico City intitolato ai fratelli Rodriguez non entrerà nella lista dei luoghi preferiti di Hamilton. A dispetto delle parole gentili che ha rivolto al pubblico messicano, la pista gli deve proprio essere indigesta. Qui Hamilton ha vinto una volta sola nella sua carriera: nel 2016, proprio nell'unico anno in cui ha perso il ti-



fotografie GETTY IMAGES



**UN PODIO PER DUE TERZI ROSSO. CON SEB E KIMI**

Sopra, i primi tre arrivati: dietro Verstappen su Red Bull le Ferrari di Vettel e Raikkonen, sotto, autore di una gara all'insegna della regolarità. A sinistra, le gomme SuperSoft, che hanno visto in crisi la Mercedes





tolo mondiale. Qualcosa vorrà dire, no? Già l'anno scorso si era assicurato il quarto mondiale con una gara incolore finendo nono; stavolta ha rischiato fino all'ultimo metro di venire doppiato dal vincitore Verstappen. Sarebbe stata un'ignominia veder sventolare la bandiera blu davanti alla faccia del pilota che stava entrando nella leggenda della F1. Eppure Hamilton ce l'aveva messa tutta per giocarsi la vittoria come si deve. Una bella qualifica, con un giro lampo ad appena 15 centesimi dalla pole di Ricciardo. Uno scatto felino in partenza, complice l'indecisione di Ricciardo, che lo aveva portato a giocarsi ruota a ruota con Verstappen la testa della gara alla prima curva. Poi, quando pareva che Hamilton potesse dire la sua pur stretto nella morsa delle due Red Bull, la Mercedes n.44 ha cominciato a perdere ritmo. Anche se aveva le gomme ultrasoft e non le più soffici, Hamilton è stato il primo a decidere di cambiare pneumatici. Quasi subito, al 10° dei 71 giri di gara. Da lì in poi la sua gara è stata un tormento. È via via retrocesso indietro mentre la Red Bull se ne andava ed è stato raggiunto e superato dalla Ferrari di Vettel al 45° dei 71 giri. A quel punto abbiamo rivisto e riascoltato via radio l'Hamilton spaesato e incerto di alcuni anni fa; quello che al primo problema si lagnava con i box chiedendo una soluzione e che si faceva prendere dall'emotività fino a venire battuto (da Rosberg). I suoi dialoghi radio in Messico sfioravano il ridicolo: *«Non capisco perché, se mi avete montato gomme nuove, non riesco a far girare la macchina»*... Oppure: *«Io sto spingendo al massimo, come è possibile che gli altri mi danno un secondo al giro?»*.

#### La polemica dei cerchi col buco

Cos'era successo sulla Mercedes da far disperare Hamilton (e Bottas?). La W09 è tornata a soffrire con le gomme. Che fossero le ultrasoft usate nei primi giri di gara o le supersoft montate poi, con entrambi i tipi di pneumatico la Mercedes è affondata. Al punto che Hamilton a un certo punto ha cominciato a viaggiare 4" al giro più piano dei primi accumulando un ritardo tale che ha rischiato il doppiaggio. Doppiaggio che ha subito Bottas che - disperato anche lui per le gomme - ha compiuto una sosta in più. E qui si innesca la vicenda dei cerchi forati al limite dell'illegalità che ha fatto parlare a lungo nei Gp di Usa e Messico. I fatti certi sono che le Pirelli versione 2018 sono molto sensibili alla temperatura di esercizio. Le gomme lavorano bene in ben definiti archi di temperatura, che sono diversi da miscela a miscela. Possono andare da 85° a 105° oppure da 115° a 125° a seconda del tipo di gomma: soft, ultrasoft, supersoft. Comunque l'intervallo entro cui la temperatura deve restare non è mai superiore a 20/25 gradi. Sopra o sotto quel valore, la gomma non funziona: scivola e fa slittare la macchina.

La Mercedes, da inizio anno, è sempre stata la squadra che ha fatto più fatica a far lavorare bene le gomme. Per una questione di geometria di sospensioni e di assetti particolari, spesso non riusciva a tenere gli pneumatici nella giusta temperatura di esercizio. Quando questo accadeva, la performance delle frecce d'argento crollava. È successo in Bahrain, in Cina, in Canada e in diversi altri circuiti. Nelle ri-

presa di campionato dopo la pausa estiva la Mercedes invece è tornata a volare come negli anni scorsi. Inanellando vittorie a Monza, Singapore, Sochi e Suzuka. I problemi di gomme sembravano domati. Invece si è saputo a Suzuka che la Mercedes aveva montato nuovi speciali cerchi con piccoli fori sulla superficie del distanziale che, evacuando in modo opportuno aria calda, riuscivano a calmiare le temperature delle gomme tenendo i gradi più costanti. Così i pneumatici funzionavano in modo più equilibrato. Ma si tratta di una soluzione illegale o no?

### La richiesta di chiarimenti Ferrari

In F.1 una delle norme tecniche più conosciute dice che sono proibiti i dispositivi aerodinamici mobili. Una norma che serve a impedire l'uso di alettoni semoventi. Ma anche un mozzo ruota che gira diventa un dispositivo mobile se lo si usa a scopo aerodinamico. Per questo anni fa alla Red Bull fu proibita una soluzione simile con mozzi "soffianti". Nel caso della Mercedes però non è il mozzo a essere forato, ma il cerchio (e anche il relativo distanziale). Ma si può davvero proibire l'esistenza dei fori su un cerchio? Certo che no: sono fatti tutti così. Nel caso della Mercedes però è forato anche il distanziale fra cerchio e gomma, ed è qui l'ambiguità che fa discutere. Fatto sta che la Ferrari ha inoltrato una richiesta di chiarimento alla Fia per capire se la soluzione Mercedes violasse o no le regole. Quando gli ingegneri escogitano soluzioni geniali e creative, a volte il confine tra prova di ingegno e imbroglio diventa molto labile. Nel caso dei cerchi forati Mercedes si trattava di capire se la soluzione fosse una idea furba o troppo estrema. Ma la risposta Fia non è mai arrivata. La Fia, insomma, ha deciso di... non decidere, lasciando la scelta gara per gara ai commissari tecnici locali di ogni Gran Premio. Che ne sanno certo di meno dei tecnici federali. Infatti nelle ultime due corse hanno preso decisioni opposte. Così la Mercedes, per evitare polemiche, ha deciso di non usare i cerchi forati in Messico, com'era successo anche ad Austin. Ma guarda caso, dopo la striscia di quattro vittorie consecutive in Italia, Singapore, Russia e Giappone dove i cerchi forati erano stati impiegati, proprio nei due Gp senza questa soluzione la W09 è tornata a soffrire di gomme. Difficile credere si tratti solo di una coincidenza.

GETTY IMAGES



### Ferrari non deve cercare scuse

Con ciò non vogliamo dire che la Ferrari sia stata sconfitta nella corsa al titolo nella fase "calda" della stagione da un dispositivo non del tutto legale usato dai suoi avversari. Questo no. Non vanno cercate scuse per giustificare mancanze di risultati. La responsabilità principale della sconfitta di Vettel e della Ferrari è per lo più dovuta ai numerosi errori di guida di Seb in gare cruciali: Castellet, Hockenheim, Monza, Suzuka, tanto per citare solo i più clamorosi. Errori che hanno complessivamente fatto lasciare per strada a Vettel una sessantina di punti. Inoltre anche la Ferrari ha dovuto subire la sua parte di polemiche in stagione quando è stata al centro di un'indagine supplementare dalla Fia sulla batteria sdoppiata. E ha dovuto rinunciare anche ad alcuni dispositivi aerodinamici "chiacchierati". Però sarebbe dovere della Fia chiarire più in fretta possibile se una soluzione tecnica è legale oppure no. E non rimandare le decisioni. Perché si rischia di sollevare ombre e dubbi su un mondiale che Hamilton, come pilota, per determinazione, guida e autocontrollo ha assolutamente meritato dal punto di vista del pilotaggio.

### Vettel poteva battere Max?

La Ferrari si è consolata col doppio podio ma Jacques Villeneuve a fine corsa ha sollevato un dubbio preciso: per lui la Ferrari ha sbagliato a eseguire un secondo pit stop su Vettel per montare le ultrasoft. Seb doveva andare avanti con le supersoft (come ha fatto Raikkonen) e così avrebbe potuto forse raggiungere e superare Verstappen. La riprova non l'avremo mai, ma è difficile pensare un epilogo del genere. Vettel al momento del secondo stop era staccato di 11"7 da Verstappen e mancavano 24 giri alla fine. Grazie a un pit stop velocissimo in 2"1 e ad un giro di ripartenza lampo, aveva ridotto il gap a 8". Ma non è mai andato oltre. La realtà che la Ferrari sperava in un calo di gomme sulla Red Bull che non si è mai verificato. È stata una mossa aggressiva e disperata quel secondo stop per cercare di alterare lo status quo e sfalsare il tipo di gomme rispetto a Verstappen nella speranza di attaccarlo nel finale. Ma senza degrado alle Pirelli della Red Bull n.33 non avrebbe mai funzionato. In un caso o nell'altro. Come si è visto. ●

### VERSTAPPEN TORNA A GIOIRE CON LA RED BULL

Sotto, il podio con Vettel, secondo, quindi Guillaume Rocquelin, tecnico della Red Bull, il vincitore Verstappen e infine Raikkonen, terzo

# LE VOCI FERRARISTE

## GIOVEDÌ 25 OTTOBRE

**VETTEL:** «Affrontiamo bene questo weekend, abbiamo vinto l'ultima gara e per la squadra è stato un risultato importante dopo le difficoltà delle ultime gare. In fin dei conti l'umore è buono e abbiamo fatto dei progressi, il che è un bene per noi. Questa pista è molto particolare per via dell'altitudine che rende l'aria più rarefatta. L'approccio a questo circuito è molto semplice e chiaro: tutti cercano di mettere più carico possibile sulla macchina, per cui vedremo quello che accadrà. Di certo quest'anno siamo stati più competitivi sui rettilinei rispetto all'anno scorso, per cui speriamo di essere i più veloci anche questa volta. Il nostro obiettivo primario è quello di vincere le prossime gare e penso che sappiamo quello che dobbiamo fare per lottare. Comunque, è chiaro che non dipende solo da noi. Dobbiamo guardare avanti e penso che sia molto importante che abbiamo iniziato a capire cosa forse non funzionava nelle gare precedenti. Quindi, credo che fosse necessario fare un passo indietro e studiare questi punti, ma la cosa principale è andare avanti. Ovviamente, gli ultimi giorni sono stati importanti e ci hanno aiutato a rendere le cose più chiare».

**RAIKKONEN:** «È stato bello vincere a Austin ed è un ricordo che porterò con me, ma dobbiamo guardare avanti. Abbiamo corso su questa pista dal 2015. Se diamo un'occhiata alle gare precedenti, possiamo vedere come i tre top team siano sempre stati davanti, ciascuno in un determinato momento. Quindi, il risultato finale qui può dipendere da molte piccole cose e questo fa sì che sia inutile iniziare ad immaginare chi possa avere la meglio questo weekend. Tutto può succedere. Per noi, in qualità di squadra, possiamo solo garantire che daremo il massimo e combatteremo per la vittoria».

## VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

**VETTEL:** «Oggi era difficile far sì che la macchina andasse nel modo giusto. È stato comunque interessante confrontare i pacchetti aerodinamici questa mattina, mentre durante la sessione pomeridiana ci siamo concentrati di più sulla preparazione di qualifiche e la gara, il che è stato un bene. Sul giro veloce abbiamo faticato a trovare il giusto equilibrio e ad ottenere il massimo dalle gomme. La difficoltà sta nel fatto che non ci sono aderenza e carico aerodinamico, per cui si scivola parecchio e gli pneumatici non lavorano benissimo. Credo che questo sia il motivo per il quale in alcuni casi si vedono grandi differenze nei tempi sul giro. Cercheremo di risolvere tutto per domani, sarà questo il nostro compito principale. Credo che tutti abbiano ancora qualcosa in tasca per domani, e noi cercheremo di fare il possibile, ma penso che la chiave di tutto saranno le gomme».

**RAIKKONEN:** «Questa pista è stata sempre difficile per via del basso carico aerodinamico ed oggi non è stato da meno. È stato un venerdì normale in Messico, con un'aderenza molto limitata sulla pista, per cui è facile commettere errori

e spiattellare le gomme. Proprio per questo sentivamo parecchie vibrazioni nella vettura, il che non è ideale, ma verso la fine la situazione è migliorata. Vedremo domani a che punto siamo rispetto agli altri. Di certo abbiamo fatto progressi nel corso della sessione, ma c'è ancora del lavoro da fare».

## SABATO DOPO LE QUALIFICHE

**VETTEL:** «Ero piuttosto soddisfatto del mio primo run in Q3, ma sapevo che per battere le Red Bull avrei avuto bisogno probabilmente di un paio di decimi. Così ho cercato di spingere di più nel mio ultimo tentativo e non ha funzionato, il giro non era tanto diverso dal precedente, ma non del tutto pulito, ed ho perso un po' di tempo in alcuni punti. Questa è una pista in cui l'efficienza aerodinamica probabilmente non è così importante; si cerca di usare più carico aerodinamico possibile e si è visto che eravamo veloci nel primo settore, ma perdevamo tempo altrove. Ad ogni modo domani sarà una lunga gara e penso che la strategia e la gestione delle gomme saranno la chiave del successo».

**RAIKKONEN:** «Oggi il feeling generale con la vettura era migliore rispetto a ieri; abbiamo fatto progressi ed è

una cosa positiva. In qualifica, in alcuni giri il comportamento era buono in alcuni punti e in altri giri in punti diversi, per cui era difficile mettere insieme il tempo. Sembrava molto più semplice questa mattina, in condizioni più fresche. Di certo queste qualifiche non sono state le più facili, ma delle volte le cose vanno così. Senza dubbio sarà una gara lunga e difficile. I tre top team partiranno con le stesse mescole, per cui vedremo come andrà. C'è un tratto molto lungo dal via alla prima staccata; cercheremo di fare una bella partenza e di stare lontano dai guai. Di solito la prima curva è piuttosto stretta e "movimentata"; se riesci a passarla bene, fa una differenza enorme. Poi si vedrà quello che accadrà in gara. La gestione delle gomme sarà il punto chiave».

## DOMENICA DOPO IL GP

**VETTEL:** «Mi fa piacere che sia io che Kimi siamo saliti sul podio oggi, anche perché qui l'atmosfera è fantastica, ma ovviamente sono deluso per il risultato del Campionato Piloti. A inizio gara ho cercato di gestire un po' le gomme. Poi, dopo aver superato Lewis, abbiamo pensato di mettere pressione a Max, anche tentando qualcosa di diverso, nel caso in cui loro avessero iniziato ad avere problemi con



le gomme verso la fine; ma era troppo veloce per poterlo raggiungere. Voglio congratularmi con lui per questa gara e fare i complimenti a Lewis per aver vinto il Campionato. Oggi non è un giorno felicissimo per me, ma una cosa è essere giù e un'altra non riuscire a rialzarsi; e io so che in due settimane sarò di nuovo in forma e pronto a fare del mio meglio per finire bene la stagione e lottare per il Campionato Costruttori».

**RAIKKONEN:** «Oggi ero molto contento della mia macchina. Ovviamente il risultato non è ideale, ma considerando da dove abbiamo iniziato abbiamo fatto il massimo. Siamo riusciti a portare due macchine sul podio e a guadagnare altri punti per la squadra. Con il primo set di gomme non è stato facile, di sicuro il secondo era migliore, ma è quello che ci aspettavamo. Nel primo stint abbiamo cercato di sorpassare la Mercedes, ma non ci siamo riusciti e le gomme hanno risentito dello sforzo. Poi siamo passati da due stop a una strategia di una sola sosta, sapendo che sarebbe stata una corsa molto lunga; in questa fase le gomme erano davvero molto buone. Verso la fine della gara avevo qualche difficoltà con l'anteriore sinistra, ma ha continuato a funzionare bene. Mi auguro, adesso, di poter recuperare punti nel campionato Costruttori nelle ultime due gare. Congratulazioni a Lewis; è stato il migliore quest'anno e meritava di vincere».

**ARRIVABENE:** «Bisogna insistere, adesso dobbiamo buttare tutto alle spalle e a testa bassa pensare alle prossime due gare perché il Mondiale Costruttori è ancora aperto e andare avanti, senza arrendersi mai».



**PORTARE ENTRAMBI I PILOTI A PODIO È POSITIVO PER LA FERRARI CHE NON SI ARRENDE NELLA LOTTA IN CHIAVE COSTRUTTORI CON MERCEDES**

# Rossa con orgoglio



SUTTON-IMAGES.COM

**S**e l'altitudine di Città del Messico, con la sua aria rarefatta, ha reso irresistibile la Red Bull, forte di uno straordinario Max Verstappen, in quello che ormai è diventato il "suo" Gran Premio stagionale, in casa Ferrari sono arrivate conferme assai positive dalla prima trasferta in terra sudamericana. L'obiettivo degli uomini diretti da Maurizio Arrivabene non poteva certamente essere quello di avere un ruolo diretto nell'impedire a Lewis Hamilton di raggiungere almeno l'obiettivo minimo del settimo posto per mettere le mani sul suo quinto mondiale, ma bensì di confermare la reazione mostrata sette giorni prima a Austin che aveva consentito alle Ferrari SF-71H raggiungere il livello di competitività delle Freccie d'Argento e a Kimi Raikkonen di tornare sul gradino più alto del podio dopo oltre cinque anni di assenza. La piazza d'onore colta da Sebastian Vettel davanti al team mate finlandese al termine del diciannovesimo appuntamento stagionale ci riconsegna una Ferrari ancora in lotta per il mondiale costruttori al termine di una corsa nella quale le monoposto della Casa di Maranello hanno nettamente prevalso nei confronti delle Mercedes, che hanno subito addirittura l'onta del doppiaggio con Valtteri Bottas.

## Vettel tra errori e sfortuna

In questo mondiale una serie di episodi sfortunati e di errori hanno rallentato la marcia di Sebastian Vettel e si sono rivelati decisivi nella conquista del

## VETTEL HA LOTTATO COME UN LEONE

Ottima prova per Seb Vettel, sopra in bagarre con Hamilton e Ricciardo. Ecco il tedesco, nell'altra pagina, al fine sul podio, con un rigenerante secondo posto

quinto titolo mondiale da parte di Lewis Hamilton con due corse di anticipo sull'epilogo stagionale di Abu Dhabi, ma anche a Mexico City si è avuta la conferma di quanto i valori di Ferrari e Mercedes siano vicini. In un podio per due terzi monopolizzato dai colori della Casa del Cavallino, Sebastian Vettel ha emozionato il pubblico messicano baciando la coppa con un'aria realmente svuotata dalla consapevolezza che per quest'anno è arrivato il momento di deporre le armi, al termine di una stagione che gli ha certamente lasciato una sensazione di ferita per non essere riuscito a trarre il massimo del potenziale a sua disposizione e tenere aperto il mondiale aperto fino alla fine. La sconfitta subita da Lewis Hamilton fa certamente male al tedesco, ma non può rubare spazio alla sua determinazione in vista degli ultimi due appuntamenti stagionali. In Messico si è certamente visto un Vettel in ripresa, autore di una corsa molto convincente e di almeno due sorpassi di ottima fattura.

## Finalone all'attacco della Mercedes

Nei round conclusivi di Interlagos e Abu Dhabi per la Ferrari ci sarà il chiaro obiettivo di raggiungere i rivali della Mercedes nella classifica Costruttori e di concludere la stagione con due risultati convincenti, sulla scia dei quali porre le basi per preparare il mondiale 2019 quando accanto al tedesco ci sarà un Charles Leclerc. Il monegasco grazie a prestazioni solide e convincenti sta certamente man-



LA PRESSE

dando dei segnali molto promettenti alla Casa di Maranello.

#### In Messico fine settimana in crescendo

In Messico le Ferrari SF71H sono state protagoniste di un fine settimana in crescendo. Nel corso del Gran Premio hanno mostrato un buon bilanciamento che ha consentito ai due piloti di optare per differenti strategie. Mentre Sebastian Vettel ha iniziato e concluso la corsa con le mescole Ultrasoft, dopo aver montato le Supersoft nelle fasi centrali di gara, Kimi Raikkonen è riuscito a compiere ben cinquantiquattro tornate con le Supersoft dopo aver preso il via con le Ultrasoft. Il pilota tedesco si è mostrato molto reattivo al via, ma alla prima staccata è stato rallentato dalle due Red Bull ed è stato sfilato per qualche decina di metri da Valtteri Bottas. Vettel è stato molto deciso nel riprendersi subito la posizione e a mantenersi a un distacco di due secondi da Daniel Ricciardo dopo i primi dieci giri di gara. Assolto il cambio gomme, la Ferrari si è mostrata superiore nella gestione delle mescole Supersoft e ha consentito al tedesco di superare nel giro di sette tornate sia il pilota australiano di Christian Horner che Lewis Hamilton, in palese difficoltà con gli pneumatici. Una volta raggiunta la piazza d'onore alle spalle di Max Verstappen, il quattro volte iridato è rientrato nella corsia box per nuovo cambio gomme, rientrando in pista alle spalle di Daniel Ricciardo, che aveva impostato la sua corsa sulla stra-

**COMPLIMENTI  
A HAMILTON  
MA ATTENZIONE  
PERCHÉ NOI  
NON MOLLEREMO  
SINO ALLA FINE!**

**MAURIZIO ARRIVABENE**

”

tegia di una sola sosta. Il ritiro del pilota australiano ha garantito al tedesco la piazza d'onore. Kimi Raikkonen, che a lungo aveva occupato la sesta posizione, nel finale ha approfittato dei problemi di gomme delle Mercedes per conquistare l'undicesimo podio stagionale che gli consente di consolidare la sua terza posizione nella classifica generale.

#### La soddisfazione di Arrivabene

Il piazzamento sul podio dei suoi piloti è stato accolto con soddisfazione da Arrivabene, anche perché la performance delle SF-71 H è stata solida. Il manager non vuole vedere cali di tensione nelle ultime due corse della stagione e non vuole che la sua squadra ceda nemmeno un centimetro nella lotta per il titolo Costruttori, dove cinquantacinque lunghezze separano la Rossa dalla Mercedes. «Come prima cosa voglio fare i complimenti a Lewis Hamilton per aver vinto questo mondiale, ma nello stesso tempo ribadisco che la nostra squadra non si arrende. Come ho detto molte volte, noi abbiamo il dovere di non mollare la presa fino alla fine per quel che concerne il titolo riservato ai costruttori – ha spiegato nel dopo gara il Team Principal della Ferrari – Vettel deve trovare delle certezze da questo risultato. Sebastian è un ragazzo al quale dobbiamo stare vicini, così come alla squadra. Dobbiamo crederci e continuare a insistere, buttando alle spalle gli episodi negativi e concentrarci sulle prossime due gare. Non dobbiamo arrenderci mai!». ●

**SVANITO IL 2° POSTO**

La power unit della Red Bull inizia a fumare: Ricciardo è costretto al ritiro quando occupa la seconda posizione



LA PRESSE

# Ricciardo un'altra beffa

**CAPITANO ANCORA UNA VOLTA TUTTE A DANIEL. DALLA POLE STRAORDINARIA ALL'OTTAVO RITIRO DELLA STAGIONE**

**Why Always Me?** Daniel Ricciardo avrà telefonato a Mario Balotelli per farsi prestare la famosa maglietta che il calciatore italiano esibì dopo un goal a Manchester? Già, perché capitano tutte a lui? Ad Austin la macchina gli si era spenta come un cerino, a Città del Messico quando già pregustava il ritorno sul podio, precisamente il secondo gradino, dopo una gara gagliarda e una gran resistenza a Sebastian Vettel pur con un solo pit-stop effettuato, la sua power unit ha iniziato a sbuffare piantandolo ancora una volta in asso. Una vera disdetta considerando la grande pole, per 26 millesimi, strappata al compagno di squadra Max Verstappen. E proprio l'olandese, da tempo ormai sua bestia nera, al via lo aveva subito passato assieme a Lewis Hamilton. Ricciardo non è partito benissimo, anche se lui ha lamentato problemi nella fase del via, però non ha tenuto il passo immediatamente folle di Verstappen. Ma si è difeso bene per tutta la corsa. Sembrava fatta insomma, un ritorno al vertice di tutto rispetto, e invece no, anche questa volta ai box ci è tornato in moto, da passeggero. Ricciardo

è il pilota che tra tutti i venti partecipanti al mondiale ha collezionato il maggior numero di ritiri, otto su diciannove corse disputate. E, lo ripetiamo, non sale sul podio dalla vittoria di Montecarlo. Impietoso il confronto con Verstappen che invece di podi dopo la visita alla famiglia Ranieri di podi ne ha ottenuti sette, con due successi compresi. Aveva appena ritrovato il sorriso Daniel con quella straordinaria pole, un giro meraviglioso che lo aveva fatto sentire nuovamente vivo. Sono ancora forte, sono sempre io, deve essersi detto sabato pomeriggio. E invece, dopo 24 ore, è riapparso quel volto doloroso, triste, il volto di chi non sa più come risolverla. A tutto questo, si aggiunge il solito comportamento beffardo degli uomini della Red Bull. Christian Horner, al termine della gara, ha speso belle parole per Ricciardo, ma soltanto qualche giorno prima non gli aveva risparmiato una battuta acida per il ritiro di Austin e che riguardava i futuri datori di lavoro dell'australiano, la Renault. Come sempre acido invece, Helmut Marko che, sempre dopo il Gp degli Usa, non si era fatto problemi nel dire: «Poveretto, avrà questi

problemi anche nei prossimi due anni con la Renault mentre noi lotteremo per il titolo con la Honda». Parole inopportune e la miglior risposta di Ricciardo era arrivata con la pole. Si racconta che Marko sia stato pizzicato da qualche telecamera in un gesto di stizza quando Daniel ha strappato la pole a Verstappen, una smorfia che la dice lunga sull'aria che si respira (da tempo) in Red Bull. E chissà la risatina che si sarà fatto il buon Marko quando la fedeltà di Ricciardo al marchio Renault è stata ancora una volta messa a dura prova. Resta da chiedersi come sia possibile che capitino tutte a Ricciardo, ma è anche vero che lo scorso anno era stato Verstappen a essere bersagliato dagli inconvenienti tecnici derivanti dalla power unit francese. Ricciardo avrà ancora due gare a disposizione per cercare di illuminare un 2018 sempre più buio, poi entrerà nel team Renault. E la sensazione è che pole e podi, per non parlare delle vittorie, saranno un ricordo sbiadito...

**Massimo Costa**

SUTTON-IMAGES.COM



DUE WEEKEND  
CONSECUTIVI  
IN TOP SIX  
LI CONSIDERO  
MOLTO PREZIOSI.  
SONO SODDISFATTO

NICO HULKENBERG

”

LA PRESSE

# Renault consolidata

IL TARGET DI FORTIFICARE IL RUOLO DI QUARTA FORZA  
DEL MONDIALE VIENE ONORATO DAL SESTO POSTO DI HULK

**F**inita la crisi in casa Renault? Attraversato l'Atlantico per approdare nel continente americano, Nico Hulkenberg e Carlos Sainz sono tornati a mietere punti pesanti. Ben 14 ad Austin ed 8 in Messico che, a fronte del crollo della Haas, ha permesso alla Renault di fare un bel salto in avanti nella classifica costruttori consolidando la quarta posizione nella classifica costruttori. Sono infatti 114 i punti accumulati mentre la Haas (quinta) non si è mossa da 84 nelle ultime due gare.

In Messico, è stato Hulkenberg a disputare una gara egregia ottenendo il secondo sesto posto consecutivo, il quinto stagionale. Una prestazione figlia di una bella qualifica con la power unit Renault che nei 2.240 metri della capitale messicana ha "respirato" decisamente meglio rispetto a Ferrari, Mercedes e Honda. E la RS18 ne ha ben approfittato entrando nella Q3 della qualifica e offrendo una buona prestazione in gara benché a ben 2 giri dal vincitore Max Verstappen con la Red Bull spinta dalla stessa power unit.

E qui entra in gioco il telaio eccezionale firmato da Adrian Newey che fa la differenza.

Hulkenberg è stato praticamente sempre il primo degli altri nella corsa di domenica, peccato invece per Carlos Sainz. Che precedeva il compagno di squadra tedesco, ma è stato tradito da un problema elettrico che gli ha spento la macchina. Proprio come era accaduto alla Red Bull di Ricciardo ad Austin.

Scherzetti della ancora non affidabile power unit Renault. Il team principal Cyril Abiteboul, raggiunto anche da Alain Prost, sempre valido consulente della squadra, si è lasciato andare: «Quella di Nico è stata una corsa molto intelligente e nel corso del weekend abbiamo dimostrato di essere molto veloci. A questo va

COLOMBO

PECCATO  
PER SAINZ

Sainz, a lato, è stato costretto al ritiro quando stava disputando una bella gara, addirittura davanti a Hulkenberg, in alto, a suo agio anche in Messico, dove è giunto 6° alla fine

aggiunta la grande vittoria della nostra power unit con la Red Bull. Risultati che confermano che stiamo spingendo nella giusta direzione. È invece stato molto frustrante assistere al ritiro di Sainz che stava facendo una gran corsa e avrebbe portato sicuramente altri punti importanti al team».

E proprio lo spagnolo è apparso molto deluso: «Eravamo tranquillamente i primi dei team di centro gruppo, potevamo ottenere un grande risultato di squadra e invece, senza alcun avviso, la macchina si è spenta. Non abbiamo avuto tanti problemi di affidabilità quest'anno, ma quando si sono verificati ci hanno tolto sempre punti pesanti».

Per Sainz sono gli ultimi sussulti con la Renault, ancora San Paolo e Abu Dhabi, poi inizierà la nuova avventura con la McLaren. Chi gonfia il petto è Hulkenberg: «Due weekend consecutivi così positivi sono un buon viatico per il morale. È stata una gara solida e tranquilla, ho gestito bene le gomme avendo fatto un solo pit-stop, strategia che si è rivelata perfetta. Stiamo ritrovando la giusta competitività rispetto ai nostri avversari e il quarto posto, nostro obiettivo di inizio campionato, si sta consolidando sempre più».

Massimo Costa





# Leclerc si conferma

**GRAN SETTIMO POSTO PER IL MONEGASCO, COL COMPAGNO ERICSSON NONO, A COMPLETARE LA BUONA GARA PER IL TEAM**

**A**nche a Città del Messico Charles Leclerc non ha perso occasione per esprimere il suo cristallino valore. Grazie all'ennesima prestazione molto convincente il pilota di Frederic Vasseur ha conquistato per la sesta volta in questa stagione la zona punti. Non è riuscito nell'impresa di eguagliare la sesta posizione del Bahrain, ma ha replicato la brillante performance di Sochi, artigliando un settimo posto che consente al team Alfa Romeo Sauber di raggiungere e sopravanzare la Toro Rosso nella graduatoria riservata ai costruttori. Sul circuito messicano il ventenne pilota di Montecarlo non aveva mai corso, avendo disputato il primo turno di prove libere del venerdì con la Sauber C36 nella passata stagione. Come ci ha ormai abituati,

COLOMBO

anche in Messico Leclerc ha costruito passo dopo passo il suo risultato, riuscendo a risolvere tutti i dubbi relativi all'assetto. Al termine della prima giornata di prove, il monegasco si era detto assai preoccupato e la zona punti appariva un obiettivo fin troppo ambizioso. Lo staff tecnico della squadra di Hinwil ha nuovamente lavorato nella direzione giusta e consentito a entrambi i piloti progredire nel primo turno del sabato e cogliere nuovamente la Q3 in qualifica. Nonostante in questa fase conclusiva della stagione gli sviluppi tecnici apportati sulle C37 schierate dalla scuderia diretta da Frederic Vasseur siano assai limitati, dato il totale focus in ottica 2019, le vetture rossocrociate hanno mostrato un buon equilibrio in gara consentendo

ad entrambi i piloti di chiudere con un solo cambio gomme. La buona gestione del degrado è stata sicuramente un buon alleato di Leclerc, che nel corso del gran premio non è riuscito a reggere il ritmo delle due Renault RS-18 di Nico Hulkenberg e Carlos Sainz, beneficiando però del forfait del pilota madrileni.

Leclerc si è messo in mostra in un grintoso duello con l'idolo di casa Sergio Perez, nel quale il monegasco non ha mai perso il controllo anche quando la sua monoposto era in inferiorità tecnica, dato che il messicano poteva contare su gomme più fresche. Anche a Mexico City, Leclerc ha mandato un segnale assai positivo alla Ferrari. Nella prossima stagione la Casa del Cavallino potrà contare non soltanto sulla velocità del ragazzo del Principato, ma anche sulla sua capacità di apprendere assai velocemente, tenersi lontano dagli errori e trarre il massimo profitto del materiale che ha sua disposizione. Accanto a Leclerc, ha trovato una delle sue migliori giornate lo svedese Marcus Ericsson, che l'anno prossimo svolgerà il ruolo di terza guida. Lo svedese, a conferma di un pacchetto competitivo, dopo aver centrato la top-ten in qualifica ha conquistato una solida decima posizione e confermato il risultato colto sette giorni fa a Austin. Il pilota di Orebro, che sta disputando la sua miglior stagione da quando nel 2014 è approdato nella massima serie, ha colto per la quinta volta la zona punti. Ericsson sta fornendo al team zurighese un contributo che va ben le attese delle vigilia e si sta rivelando cruciale nella lotta con la Toro Rosso per l'ottava posizione nella graduatoria squadre, che ora vede il team di Hinwil in vantaggio di tre lunghezze.

*Alessandro Gargantini*



GRANDE PROVA  
D'ORGOGGIO

Stupenda quanto consistente prestazione per il belga Vandoorne che in Messico ha ottenuto un bell'8° posto finale. Eccolo davanti al vincitore Verstappen, qui in fase di doppiaggio. A destra, eccolo felice nel dopo-gara



# Vandoorne rivede la luce

L'OTTAVA POSIZIONE DEL BELGA RAPPRESENTA L'USCITA DAL TUNNEL, ALL'INTERNO DI UNA STAGIONE MOLTO DIFFICILE

**Q**uattordici gare da incubo. Da Montmelò ad Austin, Stoffel Vandoorne la zona punti non l'ha mai vista dopo due noni posti (Melbourne e Baku) e un ottavo a Sakhir. Buio assoluto, momenti di crisi e difficoltà nel confronto con il compagno Fernando Alonso, la perdita di fiducia da parte del team principal Zak Brown che non ha perso l'attimo per promuovere al suo posto, il prossimo anno, il pilota che gestisce, Lando Norris. Vandoorne ha abbozzato, ma ha tenuto il punto e in Messico ha disputato una corsa tutta all'attacco ritrovando la top 10. La ottava posizione del belga è di quelle che gridano vendetta: come è possibile che un pilota così capace, dal curriculum a dir poco eccezionale, venga lasciato libero dalla McLaren e sia costretto a correre in Formula E? Uno spreco insomma, ma un piede in F.1 Vandoorne lo terrà grazie alla Mercedes. Che non solo lo ha voluto nella serie elettrica inserendolo nel team HWA, ma gli ha offerto un posticino per il lavoro al simulatore F.1 dove già c'è l'ex Esteban Gutierrez. Un bel segnale quello lanciato da Toto Wolff e che lascia aperte opportunità future. Con Alonso subito fuori gioco, Vandoorne si è come tolto un peso ed ha battagliato

con le Toro Rosso, con le Force India, con la Sauber. Una prova di qualità che non è passata inosservata. Con questi 4 punti messicani, il belga si è portato a quota 12 andando a occupare il sedicesimo posto in campionato. Certo, ancora nulla rispetto ai 50 punti di Alonso, ma quel che conta è aver dimostrato di non essere un "ex" pilota, ma di meritare ampiamente un sedile in F.1. Peccato che la McLaren non gli abbia concesso fiducia dopo averlo allevato nel proprio programma Junior e non aver considerato la pessima monoposto che gli ha messo nelle mani e i tanti problemi tecnici incontrati anche rispetto ad Alonso. Prima del Messico, Brown ha tentato una spiegazione per far capire ai media del Belgio il perché dell'appendimento: «Quando qualcosa non andava nella macchina, Alonso si faceva valere, alzava la voce. Stoffel ha incontrato sempre qualche difficoltà nell'imporsi». Una motivazione piuttosto insolita, anzi, forse è la prima volta che la si ascolta. Per il team principal americano, che a Woking pare non goda di buone simpatie, sembra conti urlare contro qualcuno della squadra piuttosto che offrire buone prestazioni in pista. Forse per il belga è que-

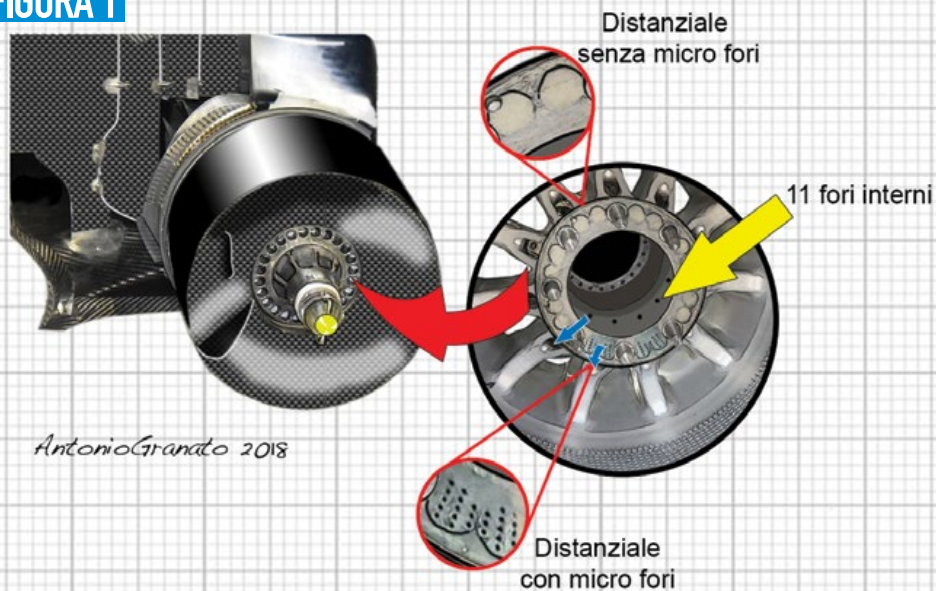
fotografie SUTTON-IMAGES.COM



stione di educazione o rispetto il non alzare la voce, ma evidentemente Brown cerca altro. Anche se la convinzione di tutti è che il buon Stoffel sia entrato in un vortice negativo atto a favorire l'approdo di Norris. E a proposito di Brown, il progetto McLaren Indycar si è concluso ancora prima di iniziare. Nessuna partnership con il team Andretti anche perché la Honda non avrebbe fornito i motori ad Alonso, quindi occorre trovare una soluzione con i Chevrolet che non è stata possibile affrontare. Lo spagnolo a questo punto potrà cercare un sedile per la sola 500 Miglia di Indianapolis, ma non sembrano esserci team competitivi con sedili liberi.

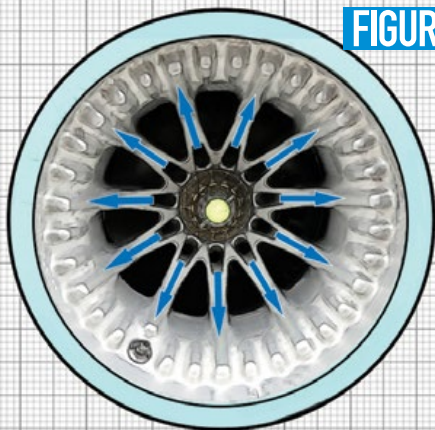
Massimo Costa

FIGURA 1



Antonio Granato 2018

FIGURA 2



Antonio Granato 2018

# La banda del buco

LA SOLUZIONE DEI CERCHI MERCEDES DOTATI DI FORI DI RAFFREDDAMENTO FA DISCUTERE. ADESSO LA FEDERAZIONE INTERNAZIONALE DEVE DARE UNA RISPOSTA DEFINITIVA

La soluzione dei cerchi Mercedes dotati di fori di raffreddamento, tra le tante novità tecniche viste negli ultimi Gp è sicuramente quella che ha più di tutte rubato la scena e destato l'interesse sia degli addetti ai lavori che degli appassionati. La Mercedes avrebbe, infatti, trovato il modo di rendere più efficiente il sistema di smaltimento del calore dai cerchi posteriori grazie all'utilizzo di particolari canalizzazioni interne che permettono di mantenere le temperature della gomma nella corretta finestra d'utilizzo. Questo le permetterebbe, quindi, di limitare gli effetti di surriscaldamento e blistering di cui più volte quest'anno aveva sofferto.

Da una parte chi la reputa illegale, dall'altra chi fa dei distinguo, nel mezzo la Federazione che aveva dapprima - con una frase un po' ambigua - decretato la loro "illegalità limitata". Il dipartimento tecnico della Fia aveva poi confermato quanto deciso ad Austin, ovvero che la soluzione era legale, lasciando però poi ai commissari del Gp del Messico la libertà di pronunciarsi ulteriormente. In Messico, quindi, è arrivata un'altra approvazione da parte dei commissari del singolo evento che precisano di limitare la loro decisione alla sola gara messicana. Insomma nessuno vuol mettere la parola fine alla disputa sollevata legittimamente dalla Ferrari e la Mercedes, intanto, per non correre ri-

schi decide ugualmente di chiudere i fori. Il punto cruciale di tutto sembra essere la capacità o meno di questa soluzione di avere una funzionalità aerodinamica e nel caso l'avesse, essendo un dispositivo mobile, sarebbe da ritenersi irregolare. Di fatto sia gli undici fori all'interno del cerchio, che i microfori posizionati sul distanziale di accoppiamento mozzo/gomma - Fig.1 - espellerebbero l'aria calda in eccesso attraverso una canalizzazione che sfocerebbe, con un ennesimo foro, nelle razze del cerchio Fig.2. La Ferrari aveva pertanto portato all'attenzione dei commissari la funzionalità aerodinamica del sistema che sfrutterebbe la rotazione del distanziale microforato fungendo così da dispositivo mobile a tutti gli effetti.

In Texas la Mercedes, per timore di incorrere in reclami, aveva chiuso con del silicone i fori e sostituito i distanziali microforati con quelli standard utilizzati fino a Monza - vedi Fig.1 - .

Non è chiaro se dietro questa scelta, in effetti, ci sia stato un intervento della Federazione, un ripensamento della Mercedes o come suggerito un agreement tra le parti.

Negli ingrandimenti del disegno è possibile vedere la soluzione del distanziale con e senza senza micro fori e come questo venga accoppiato al mozzo. Fig.1.

L'impressione è che tale soluzione sia sta-

ta pensata per avere il solo scopo di gestire il calore e non per altre funzioni aerodinamiche. Giuste però sono le recriminazioni della Ferrari che rivendica come in passato altre soluzioni (seppur chiaramente con scopi aerodinamici) siano state vietate perché sfruttano la rotazione del cerchio ottenendo una determinata influenza aerodinamica.

Per il momento la risposta dei commissari messicani è stata la seguente: «Per determinare se i fori esercitano un'influenza aerodinamica, si deve considerare la loro dimensione, forma e funzione. I piccoli fori tendono ad avere principalmente una funzione di raffreddamento e, sebbene a volte consideriamo il raffreddamento come un aspetto che può avere influenze aerodinamiche, riteniamo che il raffreddamento di aree molto localizzate (come nel progetto Mercedes) possa essere accettabile». Certo è che la Federazione dovrà arrivare ad una risposta definitiva sul caso Mercedes e sembra assurdo che a decidere su una questione così delicata sia il collegio dei commissari ad ogni singolo Gp. Questo potrebbe aprire, in futuro, a scenari e sviluppi interessanti, portando i tecnici dei vari team a realizzare - basandosi su questo precedente - sistemi ancor più al limite del regolamento di quanto visto con la Mercedes.

Antonio Granato

# Kubica vede rosso

**ROBERT POTREBBE DIVENTARE L'UOMO DEL SIMULATORE DELLA FERRARI ANDANDO A SOSTITUIRE DANIIL KVIAT. I RETROSCENA**

**N**el raccontare i suoi obiettivi quando iniziò a gareggiare, Robert Kubica ha sempre spiegato che le pietre miliari nella carriera di un pilota sono essenzialmente tre: arrivare in Formula Uno, costruirsi una buona reputazione grazie alle qualità al volante e, passo conclusivo, vincere il mondiale o diventare pilota della Ferrari. Vestire i colori della Rossa, della quale il trentatreenne pilota nato a Cracovia, ha sempre dichiarato di essere stato un gran tifoso, per Robert ha lo stesso valore di un titolo iridato. Un traguardo che rende un pilota immortale, forse anche di più di chi mette il proprio nome nell'albo dei Campioni del Mondo.

Nel passato, le strade del driver polacco e della Casa di Maranello sono entrate in contatto almeno in due occasioni, anche se non si è mai materializzata la possibilità che il terzo pilota della Williams approdasse alla Casa del Cavallino. Qualche settimana prima dell'incidente al Rally "Ronde di Andora" avvenuto il sei febbraio del 2011, Kubica e la Ferrari avevano già sottoscritto l'accordo che prevedeva che il pilota polacco prendesse il posto di Felipe Massa, accanto a Fernando Alonso, sulla Rossa nella stagione successiva. Le conseguenze sul fisico del polacco dell'impatto della Skoda Fabia contro il rail preclusero la realizzazione di un legame che avrebbe scatenato la passione e la fantasia dei tantissimi tifosi della Rossa, che hanno sempre adottato il pilota polacco come proprio beniamino anche a causa del forte legame che ha Robert con il nostro Paese.

Due anni prima, nel 2009, il nome di Kubica fu preso in considerazione per la sostituzione di Felipe Massa a seguito dell'incidente occorso al pilota sudamericano all'Hungaroring, quando una molla persa dalla Brawn GP del connazionale Barrichello andò a colpire il casco del brasiliano causando una ferita e un forte trauma

cerebrale che costrinse i medici dell'ospedale Aek di Budapest a mantenere per alcuni giorni Massa in coma farmacologico. Quell'incidente ci privò della miglior versione del pilota polacco, che soltanto pochi mesi prima aveva sfiorato il tito-

lo iridato. Kubica non riuscì però a svincolarsi dagli accordi con la Bmw-Sauber, che avrebbe comunque lasciato a fine stagione per approdare alla Renault. Sulla Ferrari F60 del pilota di San Paolo salirono così Luca Badoer e, fino al termine del campionato, Giancarlo Fisichella.

Nel paddock di Città del Messico, dopo una lunga pausa, si è nuovamente parlato di un contatto tra la Ferrari e Kubica. A Maranello stanno valutando alcune candidature per sostituire il collaudatore Daniil Kvyat, che nella prossima stagione sarà schierato dalla Toro Rosso. Con il pilota russo che al termine del fine settimana conclusivo di Yas Marina saluterà lo staff tecnico della Ferrari e Antonio Giovinazzi sempre più assorbito dalle attività che lo porteranno a esordire nella prossima stagione con l'Alfa Romeo Sauber, il ruolo sempre più cruciale dell'uomo al simulatore è ora scoperto. E questa volta ci sono reali possibilità che Kubica possa centrare il suo terzo obiettivo, l'ultimo che gli manca da raggiungere.

*Alessandro Gargantini*



COLOMBO

GP  
MESSICO



F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# MAX VERSTAPPEN

In Messico la pista dedicata ai Rodriguez, rettilineo principale a parte, ricorda il kartodromo di Pomposa, ma più in piccolo. Così, col motore che conta assai di meno e la trazione che la fa da padrona, Max può dare libero sfogo alla classe, di cui dispone a dismisura. E non a caso, pur battuto da Ricciardo in qualifica, parte mica male, s'involta e domina letteralmente la corsa. Certo che al pronti-via in proporzione la partenza migliore la fa Hamilton, ma poi Lewis alza il piede alla curva 1 perché tiene famiglia, anzi, titolo mondiale nel mirino. In ogni caso, a prescindere, contro il Max visto in Messico, proprio non ce n'è.



COLOMBO

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# NICO HULKENBERG

Avoler essere pignoli, Sainz gli è stato davanti fino al ritiro, tuttavia bisogna riconoscere che anche stavolta Hulkenberg, 6°, ha ottenuto punti di diamante per blindare il quarto posto mondiale della Renault. Quest'anno il tedesco ha sofferto non poco il confronto diretto con lo spagnolo, tuttavia, visto che la matematica non è un'opinione, la vera certezza della squadra è e resterà lui. Anche in questa occasione primo tra i piloti che non dispongono di monoposto schierate dai tre top team. E ti pare poco?

SUTTON-IMAGES.COM

MIGLIOR FILM

# LEWIS HAMILTON

Se le cose devono andare male, che vadano così. Lewis Hamilton fuori o non fuori, disputa un intero weekend agonistico in modulazione ragionieristica e sfoggia una quintalata di classe soprattutto al via, quando dimostra d'essere in proporzione il più pronto di tutti. Ma poi torna nei ranghi, un po' per buon senso e soprattutto perché la Mercedes è la sola monoposto che accusa graining financo nelle gomme posteriori e stavolta più d'una gara di rincalzo rispetto ai migliori proprio non si può fare. Non importa. La corsa in cui vinci il quinto titolo mondiale giocoforza la ricorderai per tutta la vita come positiva.

LA PRESSE





COLOMBO

MIGLIOR REGIA

# FERRARI

**Un'altra bella prova** d'insieme della Ferrari che riesce a mettere entrambi i piloti sul podio, tenendo vivo un lumicino di speranza per il mondiale Costruttori. E questo è già qualcosa ma c'è altro. Perché i sorpassi aggressivi e puliti effettuati da Vettel su Ricciardo e Hamilton dimostrano che il team ha già cominciato e con profitto la delicata opera di ricostruzione psicologica del morale di Seb. Il quale in Messico sembrava un altro e in positivo, rispetto a quanto mostrato di recente. Avanti così. E proprio per questo, bravi tutti.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

# RED BULL

**Tutte le volte** in cui si va a correre su una pista in cui la trazione è la prova del fuoco, la Red Bull torna a essere un team dal potenziale terrificante, sia in qualifica che in gara. Così, al di là della solita sfortuna di Ricciardo e della predominanza aggressiva di Verstappen, l'ultima creatura firmata da Adrian Newey si conferma telaio sopraffino. Il quale, spinto da un motore più potente e affidabile, regalerebbe assai più spesso notti bianche e incubi ai rivali. In ogni caso, la lunga storia con la Renault ormai è al lumicino e, in questo caso, almeno sta finendo in bellezza.

GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# STOFFEL VANDOORNE

**Vederlo arponare** un ottavo posto dopo la più catastrofica stagione della sua vita, resta un piacere e anche una consolazione. Perché lo Stoffel sottotono visto in azione in questa annata ha ben poco in comune col reale potenziale del pilota belga, il quale paga oltremodo l'attuale e devastante attitudine tecnico-agonistica del suo team. Questo risultato a sorpresa restituisce intatto il talento di un ragazzo che dovrà ripartire proprio da qui per ricostruirsi un pedigree, per risalire la china. In bocca al lupo di cuore, quindi.

LA STATUETTA SPEZZATA

# TEAM HAAS



**Il potenziale** della squadra c'è, il viatico ha il suo spessore e gli atout tecnologici non mancano certo. Eppure vedere Magnussen e Grosjean remare per gran parte della gara lontani dalle posizioni che contano e nel finale addirittura sprofondare nelle retrovie, surclassati dalle Williams di Stroll e Sirotkin, è una vera sofferenza. Non è questo il posto che spetta al team americano, per il quale la garaccia messicana deve andare in archivio quale episodio sporadico e mai più da ripetere.

LA PRESSE



## I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VETTEL
PILOTA MENO COMBATTIVO	GROSJEAN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RICCIARDO
PILOTA MENO SFORTUNATO	HULKENBERG
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	FERRARI
SCUDERIA MENO EFFICACE	HAAS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	FORCE INDIA
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	FERRARI

# Lewis usa la testa

**C**on sei Gran Premi del Messico disputati nella massima serie, Ivan Capelli è un esperto conoscitore del circuito intitolato alla memoria dei fratelli Rodríguez, sebbene questo abbia subito modifiche importanti rispetto al tracciato che veniva impiegato tra la fine degli Anni '80 e l'inizio degli Anni '90 in Formula Uno. È proprio in quel periodo che, il pilota milanese, affrontò l'ostica pista messicana dapprima con March e Leyton House, passando nel 1992 a Ferrari. Diciannovesimo

**HAMILTON  
HA SVILUPPATO  
MOLTA MATURITÀ  
ANCHE IMPARANDO  
DALLE SCONFITTE,  
ANCHE BRUCIANTI!**

IVAN CAPELLI

”

2014 e commentatore per TV8 ha analizzato le fasi salienti ponendo la lente d'ingrandimento anche su questioni spinose come i fori Mercedes. Ivan, Lewis Hamilton eguaglia Juan Manuel Fangio a quota cinque titoli, -2 da Schumy. Chiaro, i paragoni tra piloti di epoche differenti hanno poco senso, ma che effetto le fa?

«Come ho sempre detto, il britannico ha iniziato la sua carriera con una McLaren, non con un team di seconda fascia, giocandosi subito il titolo con Fernando Alonso. Hamilton ha sempre dimostrato di avere un carattere vincente e di essere un pilota consapevole delle proprie potenzialità e possibilità. La dote più importante di Lewis, oltre alla velocità, è quella di riuscire a gestire tutte le situazioni critiche mantenendo un livello di concentrazione altissima durante la stagione».

- Insomma, Lewis con il tempo è diventa-

to appuntamento della stagione 2018, il GP del Messico ha regalato emozioni e colpi di scena, con il big Circus che ha incoronato Lewis Hamilton Campione del Mondo per la quinta volta. Ivan Capelli, presidente Aci Milano dal



**IN UN ALTRO CIRCUITO  
FORSE HAMILTON  
AVREBBE GESTITO LA  
FRENATA ALLA PRIMA  
CURVA IN MANIERA  
DIVERSA, ARRIVANDO  
ANCHE AL CORPO A  
CORPO CON VERSTAPPEN.  
MA NON GLI INTERESSAVA  
E NON HA RISCHIATO**

LA PRESSE

to un mix micidiale tra Ayrton ed Alain.

«In un certo senso, sì. Agli inizi possedeva l'arroganza di chi vuole vincere a tutti i costi, mentre negli ultimi anni Hamilton ha sviluppato molta maturità anche imparando dalle sconfitte. Quella che gli brucia più di tutte e che forse sente maggiormente rispetto ad altre, è la sfida diretta persa con Nico Rosberg. Detto questo, Lewis ha sempre saputo fare le scelte strategiche perfette, salendo sulla McLaren e sulla Mercedes al momento giusto, lottando praticamente sempre per il Mondiale. Questo lo ha aiutato su tutti i fronti».

- Un successo meritatissimo per Max Verstappen in Messico, alla quinta vittoria in carriera.

«Su questa pista l'olandese ha un feeling particolare, lo aveva già dimostrato scorso anno. Penso sia stato il pilota che ha gestito meglio le gomme e che ha mantenuto

un ritmo inavvicinabile per gli altri. Il suo stile di guida si accoppia bene con questo tracciato, unitamente alla maturazione compiuta dopo Montecarlo».

- Al via Ricciardo ha visto i suoi sforzi in qualifica vanificati. Verstappen e Hamilton hanno evitato contatti, con l'anglo-caribico che ha avuto, probabilmente, lo spunto migliore del lotto.

«Sì, in un altro circuito, probabilmente, Lewis avrebbe gestito la frenata alla prima curva in maniera diversa, arrivando anche al corpo a corpo se necessario. In questa corsa ad Hamilton interessava arrivare dinanzi ad almeno una Red Bull e quindi non ha forzato».

- Vettel si è messo alle spalle Bottas con una manovra efficace, dopo un piccolo contatto in partenza. Anche su Ricciardo e Hamilton ha sfoderato dei bei sorpassi. Una bella risposta di Seb alle criti-



Verstappen e Hamilton: non c'è stato nessun corpo a corpo tra i due in Messico con Max che è andato a cogliere la quinta vittoria in F1 e Lewis che ha artigliato il quinto titolo iridato

**che, anche se forse un po' tardiva?**

«Sebastian ha ritrovato un po' sé stesso, sia per come ha guidato, sia per i sorpassi effettuati. Questo è ciò di cui il tedesco aveva bisogno, magari per evitare un periodo invernale nel quale avrebbe rischiato di perdersi nei fantasmi degli errori commessi in questa stagione. Seb deve ritrovare il divertimento nel guidare, perché tutti noi piloti partiamo dai kart e poi dopo magari ciò che amiamo fare diventa un lavoro, un progetto di vita, ma la guida è soprattutto divertimento. Quella di Vettel è una risposta tardiva se pensiamo al campionato, perché per il secondo anno consecutivo è successo lo stesso film da Monza in poi, ma per il presente direi di no».

**- Red Bull, problemi tecnici di Ricciardo a parte, sembra aver recuperato molto il gap dai rivali negli ultimi appuntamenti mentre, Mercedes, sta calando. Quali**

**sono i punti di forza dell'RB14 e cosa sta mettendo un po' in crisi la W09?**

«Mercedes faticò a Città del Messico anche lo scorso anno, per cui non sono stupefatto dalle difficoltà che hanno incontrato nel 2018. Per quanto riguarda la Red Bull, sappiamo che l'efficienza aerodinamica è un loro punto di forza e in altura, a 2200 metri con aria rarefatta, riescono a perdere meno rispetto agli altri e questo è il loro punto di forza».

**- Sulla questione concernente la legalità o meno dei fori Mercedes, qual è il suo pensiero?**

«Credo che la Federazione impegni sempre troppo tempo a fornire risposte su interpretazioni tecniche importanti. In molte occasioni, queste interpretazioni discutibili, hanno inficiato il risultato del campionato, penso ad esempio al mass dumper della Renault o a certi deviatori la-

terali. Se una soluzione tecnica è ammissibile o meno dovrebbe essere stabilito con maggior reattività dopo il Gran Premio che viene posta la questione. Nel caso dei fori Mercedes, penso che il vantaggio visto da Spa sino a Sochi abbia significato qualcosa e, se è vero che nei due Gp in America, come sembra, questi buchi sono stati coperti, allora abbiamo una Mercedes che è forte sul giro secco, ma che poi in gara va in difficoltà».

**- Perez ha dimostrato grinta e cuore ripagando il sostegno e l'affetto dei tifosi. Poi la beffa del ritiro per problema tecnico.**

«Checo non si tira mai indietro. Ha avuto un inizio di carriera complicato e poi ha trovato la sua dimensione in Force India, dove ha dimostrato in alcune gare di poter fare la differenza. In Messico sembrava poterne realizzare un'altra, ma purtroppo è stato costretto ad alzare bandiera bianca».

**- Si aspettava le ottime prestazioni delle power-unit Renault su gomme hyper-soft?**

«Devo dire che sono rimasto sorpreso, ma è evidente che la casa francese ha elementi tecnici che, ad alta quota, consentono un vantaggio importante.

Vandoorne, finito a punti, potrebbe aver beneficiato di ciò, visto che il telaio McLaren è chiaramente un punto debole del team».

**- Chiudo con una domanda off-topic. Quanti anni fa, interrogato sull'argomento, disse che per i piloti della sua generazione il design del casco era come una carta d'identità. Gli alfieri moderni, invece, sono soliti cambiare disegno del casco come i calzini. Mi piacerebbe avere un suo commento a riguardo.**

«Confermo. Per i piloti della nostra generazione, il casco era una firma. Pensiamo a Senna, il suo casco è conosciuto sia per i risultati raggiunti da Magic, sia perché è sempre rimasto fedele al disegno originale. I ragazzi di oggi vivono in un mondo molto diverso, con la comunicazione che cambia di settimana in settimana attraverso internet e gli smartphone e, evidentemente, il casco non è più un elemento fondamentale. Hamilton è forse tra i campioni più vecchio stile, visto che il suo casco, seppur con le dovute modifiche, è rimasto sempre abbastanza simile».

**VETTEL HA  
RITROVATO UN PO'  
SE STESSO SIA PER  
COME HA GUIDATO  
SIA PER I SORPASSI  
EFFETTUATI**

**IVAN CAPELLI**

”

# Paradossi messicani

**LA GARA AMERICANA PROPRIO COME MONTECARLO IMPONE DI INSEGUIRE IL MASSIMO CARICO POSSIBILE, MA OCCHIO ALLA RAREFAZIONE DELL'ARIA...**

**CITTÀ DEL MESSICO** - È noto: con i suoi 2240 metri sul livello del mare (unica sede di un Gp in alta quota), rappresenta un unicum in calendario al pari di Montecarlo, e con il tracciato del Principato condivide la configurazione aerodinamica che le monoposto devono adottare per generare un carico adeguato. La rarefazione dell'aria, infatti, impatta su di esso pesantemente, basti pensare che con l'incidenza massima dei flap, le monoposto raggiungono sul lungo rettilineo di partenza, una velocità massima vicina ai 370 Km/h, grazie alla ridotta resistenza all'avanzamento. Ciò è ancor più significativo, se si pensa che la deportanza prodotta è, in effetti, inferiore a quella di Monza. L'aria rarefatta, però, non incide solo sull'aerodinamica, ma implica una riduzione pari al 30% circa dello scambio termico, ed implica un ridotto rendimento della Power Unit. Quest'ultimo fenomeno è particolarmente importante, soprattutto considerata la soluzione adottata per arginarlo. Nel dettaglio, infatti, si agisce sulla modalità di utilizzo della Mgu-H, impostata in prevalente fase di rilascio (per incrementare il regime di rotazione della turbina) riducendo così la fase di recupero dell'energia. Se questa condizione è condivisa a livello macroscopico da tutti i costruttori, in realtà sussiste una differenza sostanziale a livello quantitativo, sulla modalità di ricarica adottata da Renault. Il propulsore di Viry Chatillon, infatti, è caratterizzato dall'adozione di una turbina di dimensioni sostanzialmente maggiori rispetto alle power unit rivali. Ciò che di fatto sulla maggior parte dei circuiti del Mondiale, costituisce un handicap (per la maggiore inerzia della turbina) qui si è tramutato in un vantaggio (non richiedendo un incremento del regime di rotazione del turbo, grazie alla maggiore quantità di aria aspirata) soprattutto per le Red Bull, grazie all'elevato carico generato e ancor di più per il grip meccanico, determinante nel settore misto della pista. In pratica, quasi ironicamente, la Power Unit maggiormente messa sotto accusa nel corso della stagione, a livello di affidabilità ma in seconda battuta anche a livello di performance, ha costituito una combinazione vincente. Potremmo definire ciò il primo paradosso a cui si è

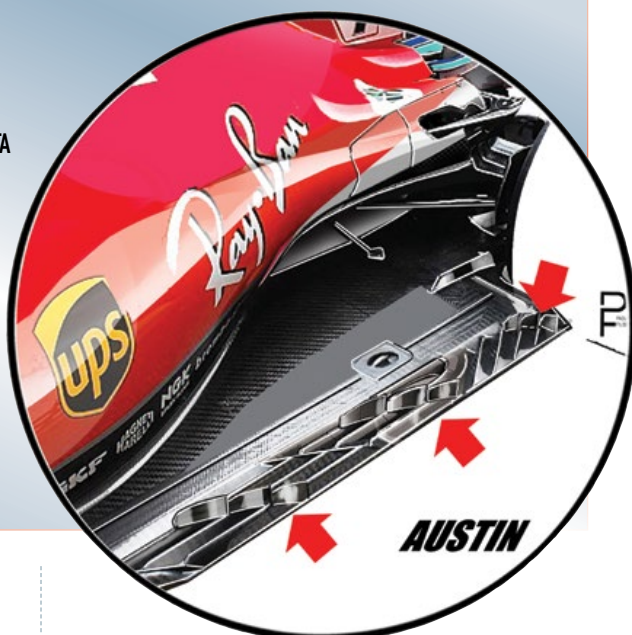
assistito nel fine settimana. Il secondo, invece, riguarda la Ferrari. Dopo Austin era atteso il test del fondo dotato dei mini flap diagonali, che non era stato possibile verificare adeguatamente in Texas, a causa della pioggia. Questa volta la configurazione che include anche i nuovi deflettori (barge boards), è stata provata da entrambi i piloti, venerdì specificamente in Fp1. Il copione visto negli Usa è stato riproposto, con entrambe le SF71H, tornate poi alla soluzione precedente. Insomma, a quanto pare quest'ultimo sviluppo, si integra in modo problematico alla configurazione aerodinamica della vettura, generando un equilibrio instabile, avvertito, a livello di guida da entrambi i piloti, non a proprio agio nella percorrenza di curva, dove il comportamento della monoposto così configurata è risultato meno prevedibile. Il paradosso risiede nel fatto che proprio Venerdì la Red Bull, avendo osservato negli Usa, il nuovo fondo della SF71H, ne ha tratto immediata ispirazione, e grazie all'adozione di elementi prodotti con una stampante 3D, successivamente applicati, ha effettuato un test per valu-

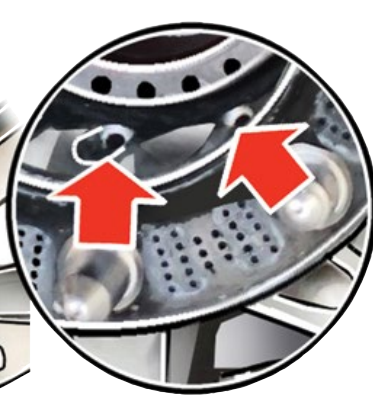
## QUEI FORI DELLA DISCORDIA

NEL DISEGNO SONO MESSI IN EVIDENZA I FORI PRESENTI NELLO SPACER DEI CERCHI POSTERIORI DELLA MERCEDES. (VEDI DETTAGLIO) SONO UN ELEMENTO FONDAMENTALE NELLO SMALTIMENTO DEL CALORE PRODOTTO IN FRENATA E CONTROLLO DELLA PRESSIONE DEI PNEUMATICI POSTERIORI. LA LORO PRESENZA È CONTROVERSA, CON PARERI DISCORDANTI SULLA LORO LEGALITÀ. IN MESSICO SONO STATI CHIUSI IN QUALIFICA E IN GARA.

## LA FERRARI DIVENTA ISPIRAZIONE PER NEWEY & C.

NEL FONDO SI NOTA LA VERSIONE FERRARI GIÀ PROVATA AD AUSTIN E NUOVAMENTE TESTATA IN MESSICO, CARATTERIZZATA DAI MINI PROFILI VERTICALI POSTI DIAGONALMENTE. È EVIDENTE COME ABBAIA COSTITUITO UN FATTORE DI ISPIRAZIONE PER NEWEY & CO.





## TESTATI MINIFLAP VERTICALI NEL FONDO RED BULL



IL VENERDÌ LA RED BULL HA EFFETTUATO UN TEST CON UN FONDO, NOTATO IL GIOVEDÌ NEL CORSO DELLE VERIFICHE TECNICHE, CARATTERIZZATO DA MINI FLAP VERTICALI POSTI IN DIAGONALE LUNGO LE SOFFIATURE LONGITUDINALI. QUESTI ELEMENTI, ISPIRATI A QUELLI VISTI SULLA FERRARI AD AUSTIN SONO STATI REALIZZATI CON UNA STAMPANTE 3D, OTTENENDO COSÌ UNA RAPIDA POSSIBILITÀ DI UTILIZZO.

tare la bontà della soluzione made in Maranello. Lo stesso Adrian Newey, ha candidamente ammesso di aver tratto ispirazione dalla Ferrari, su questi elementi. Ergo, se da un lato gli ultimi sviluppi, non hanno funzionato sulla Ferrari, non significa che il concetto alla loro base sia fallimentare. In pratica, più di quanto non si possa pensare dal di fuori, gli aerodinamici di Maranello Enrico Cardile e David Sanchez, sono considerati nel paddock, tra i principali artefici della competitività della SF71H, al pari di Corrado Iotti e Guido di Paola per la power unit. Last but not the least, il terzo paradosso vissuto in Messico, ha riguardato la "telenovela" (prodotto televisivo locale esportato in tutto il mondo) sui cerchi della Mercedes, dotati di fori nello spacer dell'alloggiamento del mozzo ruota.

Ad Austin, la Fia, si era espressa in modo oggettivamente

pilatesco, ammettendo una loro ridotta influenza a livello aerodinamico, di fatto contravvenendo alla lettera del regolamento per come descritta nell'articolo 3.8, ma tale "infrazione" è stata giudicata moderata, insomma diciamo un doping accettabile delle prestazioni della Mercedes W09 per quanto riguarda la gestione delle pressioni dei pneumatici posteriori. Ciononostante, al team di Toto Wolff, in Texas, è stato chiesto di chiudere i fori, oggetto del contendere. In Messico, invece, su richiesta specifica della Mercedes, i commissari sportivi chiamati in causa si sono espressi, considerando totalmente legittima l'adozione dei fori che hanno la funzione principale di smaltimento del calore prodotto in frenata. In questo modo, alla Mercedes, era stato consentito di utilizzare, i cerchi con gli orifizi aperti. Ciononostante, Sabato, il team ha scelto di adottare per le qualifiche e la gara, i cerchi nella stessa configurazione di Austin, cioè con i fori chiusi. La motivazione addotta, quella di voler vincere il titolo senza alcuna ombra di illegalità. Un dato, dopo la gara, risalta però, in modo evidente. Entrambe le W09, più di quanto avvenuto ad Austin, hanno manifestato chiari problemi di degrado dei pneumatici, soprattutto quelli posteriori, indipendentemente dalle mescole montate. Si dice che tre indizi facciano una prova, per ora ne abbiamo raccolti due... (in due Gp consecutivi). ●

## SFOGHI MAGGIORATI CAUSA L'ARIA RAREFATTA

LA RAREFAZIONE DELL'ARIA A CITTÀ DEL MESSICO HA IMPOSTO A TUTTE LE SQUADRE L'ADOZIONE DI SFOGHI MAGGIORATI PER LO SMALTIMENTO DEL CALORE. LA FERRARI HA, DI FATTO, UTILIZZATO LA STESSA CONFIGURAZIONE DI MONTECARLO, CON LA PARTE POSTERIORE DELLA CARROZZERIA, RIALZATA RISPETTO AL TRIANGOLO SUPERIORE DELLA SOSPENSIONE, INCREMENTANDO SOSTANZIALMENTE LA SEZIONE DELL'USCITA DELL'ARIA NEL RETOTRENO.

**MONACO**

**MESSICO**





# Ai **baby** non piace la F.1. E fanno bene

**MEGLIO SCARICARSI GUÉ PEQUENO CHE VEDERSI UN GP? STANDO AI GUSTI DEI TEENAGER, PARE PROPRIO DI SÌ. I GP NON GLI DICONO NULLA. E HANNO RAGIONE. È ROBA PER NOI NOSTALGICI**

**N**egli ultimi tempi leggo e sento dire fitto fitto che la F.1 è in netto ribasso d'audience e appeal, tanto da pagare molto in termini di consenso pure tra le generazioni Y - quella dei millennials -, e Z, la quale abbraccia i nati dopo il 2000.

In poche parole, i Gran Premi, come i fumetti, le giarrettiere e i maccheroni dolci piacciono prevalentemente e tendenzialmente a un pubblico sempre più maturo. Laddove maturo, sia chiaro, sta per attento, imbolito & vecchiarino, ovviamente me compreso.

Allora quelli di Liberty Media saltan su e dicono che il buco maggiore di consenso la F.1 lo accusa nei social. Sì, certo.

In altre parole, Ecclestone, che ha sempre amato il soldo fresco, vero e cash, negli ultimi anni, ossia prima dell'estromissione, s'era totalmente strafregato di iperconnessione, facebook, twitter, instagram e quant'altro.

Della serie, per dirla alla Bernie, meglio un bonifico estero su estero da un emiro pance, che trenta miliardi di like, due cuoricini e un poke dall'amoruccio tuo Puccipu. Quindi bisogna muoversi. Recuperare. Ritrovare sacche d'attenzione.

E come? In qualsiasi modo. Agendo sui media, a bordo pista, in tribuna, sui regolamenti e in ognidove, ma agendo, agendo, agendo. Scat-ta-re: unò-dué, unò-dué. Liberty Media vuole una F.1 che piaccia di più e a tutti, specie ai baby, che sono alla fin fine quelli disposti a (far) spendere di più, in termini di merchandise e in qualità di sfegatati fans.

Ecco, secondo me questi, così ragionando, stanno facendo pipì a diversi ettometri dal vaso. E mo' gli e vi canto perché.

Ma lo sapete, cari amici di Liberty Media, per quale motivo la F.1 è il paradiso degli over 40 nonché 50 e 60 e ormai piace a pochissimi dai trentacinque in giù?

Mica solo per via di Bernie, no, no. Perché la sporca verità è che la gran parte di coloro che ancora accende la Tv e si piazza davanti allo schermo per gustare un Gran Premio è formata da una fairy band d'antichi innamorati, di inveterati malati di nostalgia, di masochisti recidivi del cuore da corsa, che seguono e gustano la gara, da una parte ultracerti che sarà brutta e pallosa, dall'altra impossibilitati a perderse-la perché così facendo chiuderebbero per sempre con uno dei capitoli più belli, romantici e vibranti della loro vita.

Sarebbe a dire? Ve lo spiego subito. Questa F.1, per come appare intimamente strutturata, è brutta, pallosa, grigia, asettica e mezza inguardabile. Arrapante come un cimitero di Bellinzona piantonato da un guardiano scostante.

Se ancora ci sono residue legioni d'appassionati, non è per trasporto selvaggio e feromonico verso quel che c'è, ma per amor riflesso nei confronti di quel che c'era, laddove il più stratificato, vissuto e centellinato dei sentimenti diventa il sostitutivo e il succedaneo della totale mancanza di mordente del presente.

In altre parole, è lo stesso afflato che porta teneramente le gitanti coppie dalle guanciotte ormai enfie e dai culi bassi a pren-

dersi per mano al tramonto sul vaporetto che dal Lido porta verso piazza San Marco, perché carezzarsi ancora le dita è il modo più poetico per regalare un attimo d'immortalità all'epica adrenalinica e endorfinica della loro storia che fu.

Dai, diciamolo. La F.1 campa mica con gli esborsi dei baby che invece gratificano i Club Dogo, Gemitaiz, Clementino o la Dark Polo Gang. No, su, forza, il luna park delle macchinine sfreccianti sta ancora in piedi perché ci son dei matti come noi pre-barbogi che guardiamo Sirotkin nella parte mista di Sochi e resistendo alla narcossia e al quieto disgusto pensiamo che così facendo stiamo omaggiando Senna, Gilles, Siffert e Steve McQueen.

Con rispetto parlando, siamo come mia nonna quando diceva il rosario con le amiche e un sacrestano incartapecorito: lo faceva mica per godersi l'aplomb del sacrestano, ma per puro amor di Gesù.

I ragazzini, i soli al mondo che si sono approcciati a questo show senza avere in testa del pregresso, miti ormai antichi, gare idealizzate o curve benedettamente maledette, visto un Gp, dicono no grazie e preferiscono giocare a Grand Theft Auto rubando una Lambo e flirtando con una strappona virtuale, piuttosto che sorbirsi la conferenza stampa di Charlie Whiting il quale t'ammorba impiegando mezz'ora a spiegare la filosofia nella repressione delle violazioni dei track limits alla curva 3 dell'Hungaroring o la fenomenologia del monkey seat su piste a basso carico.

E allora, che fare?

Devo essere sincero? Cari padroni del vapore, lasciate stare i ragazzini, i social e le millantate potenzialità del prodotto F.1 e cominciate a ragionare serenamente sui dati di fatto.

Il sogno planetario della F.1 a pagamen-

**SE ANCORA CI SONO LEGIONI D'APPASSIONATI PRONTI A SEGUIRE LA F.1, NON È MICA PER QUEL CHE C'È, MA PER AMOR NOSTALGICO NEI CONFRONTI DI CIÒ CHE C'ERA**

## I F1 KIDS SONO UNA SPECIE PROTETTA

I grid baby coi big prima del via a Austin: a parte loro, non è che ci siano troppi giovani entusiasti di questa F.1



SUTTON-IMAGES.COM

to, in un panorama di consensi così in ribasso generalizzato e letteralmente in disarmo tra i giovani e con noi canuti bell'e scoglionati, perde progressivamente di significato.

La scelta di mettere la gabella Tv per vedere il Gp dal tinello è stata ed è un errore orrendo e marchiano, una violenza, una tagliola sanguinosa imposta all'appassionato, da anni non solo spolpato all'autodromo ma anche a casa sua. E per cosa, poi? Spesso per gustare un'ora e mezzo di nulla, ossia una corsa pallosissima nella quale l'ordine d'arrivo equivale a quello della prima frenata, il quale peraltro conferma il risultato dell'ultimo minuto di Q3, che diventa il vero momento topico per assegnare la coppa del vincitore. Anzi, coppa no, neanche, perché magari gli rifilano un cardo su un piatto di plexiglass annegato in un letto di rucola, visto che il trofeo ormai più scemo è, meglio è.

Ma dico a voi che comandate nel paddock: perché non ve la piantate di approcciare i Gp come fossero una mera questione di marketing? Perché non sfanculate i creativi dalle boccucce a cul di gallina e vi limitate a guardare la realtà?

Deliziosi mamasantissima della F.1, smettetela di farvi le pippe su internet e badate solo a ritirare fuori dal cilindro circuiti coi controcoglioni, dismettendo gli orrendi, nauseabondi e pestilenziali para-

kartodromi dell'architetto Tilke.

Una, dieci, mille Spa. Drizzate il Mistral al Ricard, arate Sochi, riservate Singapore agli scuolabus e riallungate Hockenheim con l'OstKurve.

E se a bordo pista c'è uno di quelli giusti che aspetta d'averne o riavere la sua chance, dategli una mano. Non lesinate buoni uffici, quando serve. Per esempio che Robert Kubica non abbia avuto a oggi neppure l'opportunità di fare una figuraccia in gara, be', la considero una vergogna. Se resta fuori uno come lui, allora le fregature possono prenderle in tanti, di quelli bravi e coraggiosi.

Anche perché ormai il mercato di F.1 è più influenzato da una disgrazia giudiziaria che capita a un esotico mecenate che dalla classe reale del suo pupillo, nevvro?

Quindi, a tali condizioni, i teenager lasciateli stare, perché se è questo lo spettacolo che gli volete offrire, costoro prima vi guardano sbigottiti e due nanosecondi dopo vi ridono in faccia.

Fate autocritica, piuttosto, tirate fuori realismo, umiltà e ricominciate dal basico. Via Drs, basta benzina calmierata, no ai pitstop a pioggia e sì a piste vere, piloti tosti, prezzi umani, Gp gratis in Tv, macchine ignoranti e essenziali, motori aspirati urlanti e a costi umani e, che so, non escludo l'aumento del peso minimo, freni in acciaio, più cambio manuale e via pedalare.

Basta con 'sta bamboccia del progresso. La F.1 col progresso non c'entra niente. Sono due entità disomogenee e disgiunte. Da sempre. Una volta noi, quando eravamo freschi di conio e snelli, seguivamo le corse per scoprire chi era quello più bravo a coniugare le palle col cervello. Punto, fine. Ecco perché ancora stiamo lì. Nell'autoillusione perenne che per certi versi sia sempre tutto come prima, nella bugia che ci raccontiamo, millantando poesia, che il tempo non sia per niente passato.

Morale della favola, l'era turboibrida è servita solo a consegnare chiavi in mano (quasi) dieci titoli mondiali alla Mercedes, pagati a peso d'oro da una tribù belluina e incazzata di postquarantenni divisi tra il sonno successivo al terzo giro dal via e i sussulti di sveglia dati dagli stimoli fisiologici, laddove la prostata, ormai, fa alzare in piedi più cristiani del Drs alla curva 1 di Austin. Chiamatela se volete, la tattica dei due piss-stop obbligatori.

E attenzione, legittimi proprietari della F.1 & servitori annessi, se continuate di questo passo, l'anno prossimo, la notte del Gp d'Australia, di ragazzini ne vedrete meno di zero e, in compenso, noi della vecchia guardia vi faremo maramero andando di t-shirt swag, felpa rap più berretto storto e via a vedere un concertone di Sfera Ebbasta con Gué Pequeno, giocando con la Play Vita e ciucciandoci un bong. ●



SUTTON-IMAGES.COM

## COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	71	1.38'28"851	186,038	1'19"186	66
2°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	71	a 17"316	185,495	1'19"522	49
3°	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	71	a 49"914	184,480	1'20"334	19
4°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	71	a 1'18"738	183,592	1'20"728	49
5°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	a 1 giro	183,026	1'18"741	65
6°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	69	a 2 giri	180,186	1'20"637	67
7°	C.Leclerc (Monaco)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	69	a 2 giri	179,835	1'20"537	67
8°	S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	69	a 2 giri	179,207	1'21"921	14
9°	M.Ericsson (Svezia)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	69	a 2 giri	178,885	1'22"440	18
10°	P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	69	a 2 giri	178,849	1'22"755	69
11°	E.Ocon (Francia)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	178,714	1'22"629	6
12°	L.Stroll (Canada)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	178,618	1'22"983	27
13°	S.Sirotkin (Russia)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	178,594	1'22"640	66
14°	B.Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	69	a 2 giri (d)	178,511	1'22"438	26
15°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	69	a 2 giri	178,293	1'21"874	45
16°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	68	a 3 giri	178,105	1'21"370	46

## NON CLASSIFICATI

D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	61	Idraulica	186,156	1'19"462	57
S.Pérez (Messico)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	38	Freni	176,613	1'23"545	6
C.Sainz (Spagna)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	28	Elettrico	180,480	1'22"386	6
F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	3	Incidente	172,965	1'24"197	3

## LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICIANNOVESIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	3	3	3
FERRARI	VELTEL	FERRARI	3	3	3	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	5	5	5	5	4	4
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	4	4	4	4	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	SIROTKIN	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	5	6	5	4	4	4
RENAULT	SAINZ	RENAULT	4	4	4	3	3	3
TORO ROSSO	HARTLEY	HONDA	8	8	8	7	3	4
TORO ROSSO	GASLY	HONDA	8	8	8	6	3	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
MCLAREN	ALONSO	RENAULT	4	4	4	4	3	3
MCLAREN	VANDOORNE	RENAULT	4	4	4	3	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	4	3	3	2	3	2
SAUBER	LECLERC	FERRARI	3	3	3	2	2	2



Negozi e Assistenza Tecnica:  
 ROMA, p.zza S. Maria Ausiliatrice 6/7  
 tel. 06 83708119-94804276  
 on-line store: www.xado.it

# A CURA DI MICHELE MERLINO

MESSICO | 19ª gara del mondiale F1 | 28 ottobre 2018 | Autodromo Hermanos Rodriguez (4.304 km) | Distanza: 305,354 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara

# XADO



**STAGE**  
ENGINE REVITALIZANT™

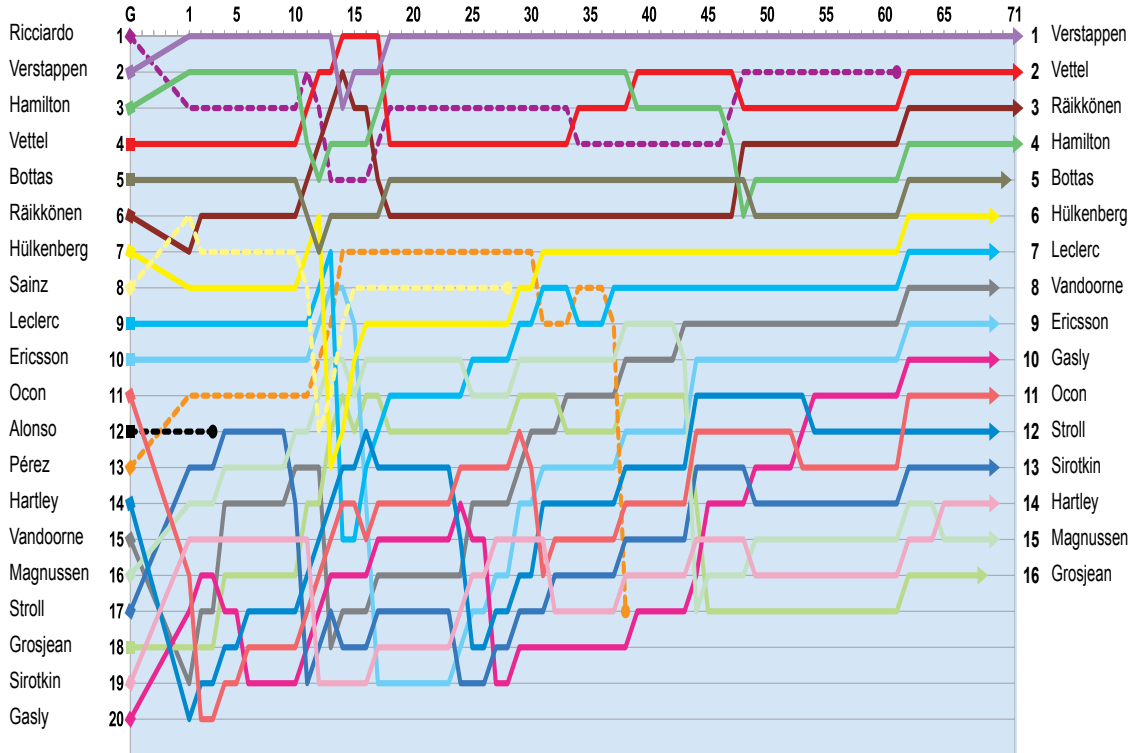
## PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Ocon	1°	27"806
Hartley	1°	22"055
Gasly	5°	22"570
Stroll	10°	24"451
Hamilton	11°	22"269
Bottas	11°	22"105
Sainz	11°	22"660
Sirotkin	11°	22"732
Ricciardo	12°	22"022
Hülkenberg	12°	23"037
Vandoorne	12°	22"174
Verstappen	13°	22"175
Leclerc	13°	22"588
Ericsson	16°	31"406
Vettel	17°	22"658
Raikkonen	17°	22"017
Stroll	23°	23"371
Hartley	24°	23"553
Gasly	26°	23"055
Pérez	30°	23"755
Ocon	30°	22"756
Magnussen	43°	22"390
Grosjean	44°	22"733
Vettel	47°	21"777
Hamilton	47°	22"399
Verstappen	48°	22"088
Bottas	48°	23"887
Grosjean	60°	23"426
Bottas	62°	22"512

## 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



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

GETTY IMAGES



## VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE 234 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

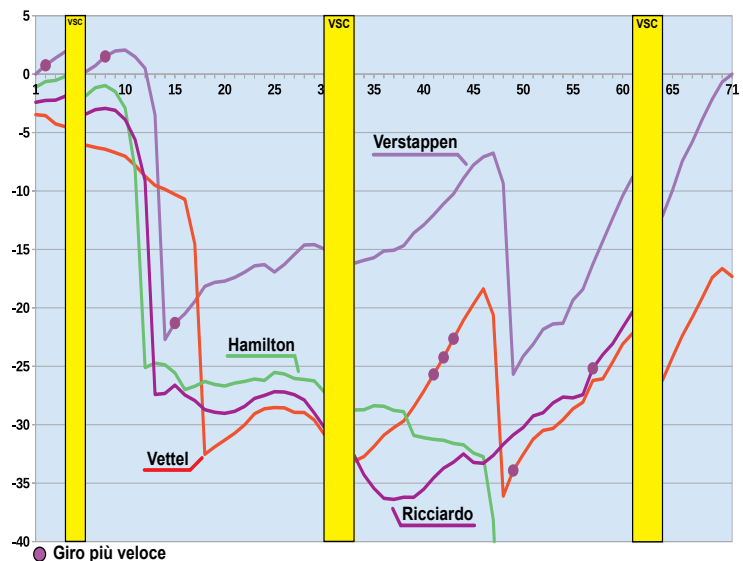
### QUALIFICAZIONI

Raikkonen	356,4
Ericsson	354,2
Vettel	354,2
Leclerc	352,1
Ocon	350,3
Stroll	350,0
Magnussen	349,6
Pérez	349,4
Hamilton	348,0
Grosjean	347,8
Sirotkin	347,2
Bottas	347,2
Verstappen	346,5
Hartley	345,9
Gasly	345,7
Hülkenberg	343,0
Ricciardo	341,9
Sainz	341,6
Alonso	339,3
Vandoorne	335,7

### GRAN PREMIO

Ocon	364,9
Raikkonen	362,6
Grosjean	360,7
Pérez	360,6
Gasly	360,3
Vettel	360,1
Leclerc	360,0
Sirotkin	359,8
Magnussen	359,1
Hamilton	358,0
Stroll	356,5
Ericsson	356,0
Vandoorne	354,2
Ricciardo	352,5
Verstappen	350,7
Hartley	347,6
Hülkenberg	347,0
Sainz	346,0
Bottas	343,5
Alonso	332,6

## 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 MESSICO

## IL TABELLONE

### RECORD PISTA

#### SUL GIRO IN QUALIFICA

##### NUOVO

D.Ricciardo (Red Bull RB14/  
TAG Heuer)  
1'14"759 media 207.257 km/h  
Primato precedente:  
S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)  
1'16"488 media 202.572 km/h

#### SUL GIRO IN GARA

##### NUOVO

V.Bottas (Mercedes F1 W09  
EQ Power+)  
1'18"741 media 196.776 km/h  
Primato precedente:  
S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017)  
1'18"785 media 196.666 km/h

#### SULLA DISTANZA

##### IMBATTUTO

M.Verstappen (Red Bull RB13/  
TAG Heuer, 2017)  
1h36'26"552 media 189.970  
km/h

## PROVE LIBERE

### VENERDÌ 26 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Verstappen 1'16"656	1'16"720
2°	Ricciardo 1'17"139	1'16"873
3°	Sainz 1'17"926	1'17"953
4°	Vettel 1'18"744	1'17"954
5°	Hülkenberg 1'18"028	1'18"046
6°	Hartley 1'19"024	1'18"061
7°	Hamilton 1'18"075	1'18"100
8°	Raikkonen 1'18"936	1'18"133
9°	Bottas 1'18"322	1'18"140
10°	Pérez 1'19"124	1'18"167
11°	Ocon s.t.	1'18"485
12°	Grosjean 1'19"276	1'18"733
13°	Leclerc s.t.	1'19"024
14°	Gasly s.t.	1'19"047
15°	Latifi 1'19"078	s.t.
16°	Vandoorne 1'19"716	1'19"096
17°	Giovinazzi 1'19"134	s.t.
18°	Stroll 1'20"142	1'19"219
19°	Ericsson 1'19"312	1'19"322
20°	Sirotkin 1'19"899	1'19"335
21°	Alonso s.t.	1'19"543
22°	Norris 1'19"646	s.t.
23°	Magnussen 1'19"853	1'19"670

### NOTE

- (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver causato un incidente nella gara precedente.  
(b) Penalizzazione di 20 posizioni per sostituzione elementi PU e cambio.  
(d) Penalizzazione di 5" per aver causato un incidente.

### SABATO 27 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1°	Verstappen 1'16"284
2°	Hamilton 1'16"538
3°	Vettel 1'16"566
4°	Ricciardo 1'17"028
5°	Raikkonen 1'17"045
6°	Leclerc 1'17"059
7°	Sainz 1'17"336
8°	Gasly 1'17"525
9°	Ericsson 1'17"565
10°	Hülkenberg 1'17"623
11°	Ocon 1'17"731
12°	Pérez 1'17"819
13°	Grosjean 1'18"145
14°	Vandoorne 1'18"445
15°	Alonso 1'18"548
16°	Hartley 1'18"637
17°	Sirotkin 1'18"669
18°	Stroll 1'18"698
19°	Bottas 1'18"839
20°	Magnussen s.t.

### GIRI IN TESTA

Verstappen	1°-13°
Vettel	14°-17°
Verstappen	18°-71°

## POLE POSITION

SABATO 27 OTTOBRE	QUALIFICHE			SETTORI				
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª		
1°	Ricciardo	Red Bull RB14	1'15"866	1'15"845	1'14"759	27"131	28"353	19"275
2°	Verstappen	Red Bull RB14	1'15"756	1'15"640	1'14"785	26"929	28"539	19"315
3°	Hamilton	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'15"673	1'15"644	1'14"894	26"867	28"612	19"341
4°	Vettel	Ferrari SF71H	1'16"089	1'15"715	1'14"970	26"687	28"756	19"527
5°	Bottas	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'15"580	1'15"923	1'15"160	26"995	28"528	19"520
6°	Raikkonen	Ferrari SF71H	1'16"446	1'15"996	1'15"330	26"793	28"771	19"692
7°	Hülkenberg	Renault R.S.18	1'16"498	1'16"126	1'15"827	27"233	28"997	19"536
8°	Sainz	Renault R.S.18	1'16"813	1'16"188	1'16"084	27"287	29"094	19"647
9°	Leclerc	Sauber C37	1'16"862	1'16"320	1'16"189	27"008	29"103	19"830
10°	Ericsson	Sauber C37	1'16"701	1'16"633	1'16"513	27"121	29"434	19"808
11°	Ocon	Force India VJM11	1'16"252	1'16"844		27"189	29"392	19"669
12°	Alonso	McLaren MCL33	1'16"857	1'16"871		27"611	29"274	19"936
13°	Pérez	Force India VJM11	1'16"242	1'17"167		27"141	29"459	19"642
14°	Hartley	Toro Rosso STR13	1'16"682	1'17"184		27"420	29"571	19"688
15°	Gasly	Toro Rosso STR13	1'16"828	s.t.		27"383	29"725	19"720
16°	Grosjean	Haas VF-18	1'16"911			27"225	29"609	20"073
17°	Vandoorne	McLaren MCL33	1'16"966			27"438	29"528	20"000
18°	Magnussen	Haas VF-18	1'17"599			27"212	29"857	20"286
19°	Stroll	Williams FW41	1'17"689			27"260	30"082	20"206
20°	Sirotkin	Williams FW41	1'17"886			27"299	30"061	20"273

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	3 Ricciardo Red Bull 1'14"759	33 Verstappen Red Bull 1'14"785
2ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'14"894	5 Vettel Ferrari 1'14"970
3ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'15"160	7 Raikkonen Ferrari 1'15"330
4ª FILA	27 Hülkenberg Renault 1'15"827	55 Sainz Renault 1'16"084
5ª FILA	16 Leclerc Sauber 1'16"189	9 Ericsson Sauber 1'16"513
6ª FILA	31 Ocon Force India 1'16"844	14 Alonso McLaren 1'16"871
7ª FILA	11 Pérez Force India 1'17"167	28 Hartley Toro Rosso 1'17"184
8ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'16"966	20 Magnussen Haas 1'17"599
9ª FILA	18 Stroll Williams 1'17"689	8 Grosjean(a) Haas 1'16"911
10ª FILA	35 Sirotkin Williams 1'17"886	10 Gasly Toro Rosso s.t.(b)

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



SUTTON-IMAGES.COM

## MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	2°: 18 p	7°: 6 p	3°: 15 p	8°: 4 p	4°: 12 p	9°: 2 p	5°: 10 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 25/3	BAHRAIN 8/4	CINA 15/4	AZERBAIJAN 29/4	SPAGNA 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	FRANCIA 24/6	AUSTRIA 1/7	G.BRETAGNA 8/7	GERMANIA 22/7	UNGHERIA 29/7	BELGIO 26/8	ITALIA 2/9	SINGAPORE 16/9	RUSSIA 30/9	GIAPPONE 7/10	USA 21/10	MESSICO 28/10	BRASILE 11/11	ABU DHABI 25/11
1° L.Hamilton	358	18	15	12	25	25	15	10	25	(m.)	18	25	25	18	25	25	18	25	25	18	25	25	18	25	25	25	25	15	12	-	-	
2° S.Vettel	294	25	25	4	12	12	18	25	10	15	25	(i.)	18	25	12	15	15	15	15	(i.)	18	10	12	15	15	8	12	18	-	-		
3° K.Raikkonen	236	15	(m.)	15	18	(m.)	12	8	15	18	15	15	15	15	15	15	15	15	15	(i.)	18	10	12	10	12	10	25	15	-	-		
4° V.Bottas	227	4	18	18	(14°)	18	10	18	6	(m.)	12	18	10	12	15	12	18	18	10	10	12	15	12	18	18	10	10	-	-			
5° M.Verstappen	216	8	(i.)	10	(i.)	15	2	15	18	25	(15°)	12	(m.)	15	10	18	10	10	15	10	18	10	15	18	25	-	-	-	-			
6° D.Ricciardo	146	12	(m.)	25	(i.)	10	25	12	12	(m.)	10	(m.)	12	(i.)	(m.)	8	8	12	(m.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
7° N.Hülkenberg	69	6	8	8	(i.)	(i.)	4	6	2	(m.)	8	10	(12°)	(i.)	(13°)	1	(12°)	(m.)	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
8° S.Pérez	57	(11°)	(16°)	(12°)	15	2	(12°)	(14°)	(m.)	6	1	6	(14°)	10	6	(16°)	1	6	4	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
9° K.Magnussen	53	(m.)	10	1	(13°)	8	(13°)	(13°)	8	10	2	(11°)	6	4	(16°)	(18°)	4	(i.)	(s.)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
10° F.Alonso	50	10	6	6	6	4	(m.)	(m.)	(16°)	4	4	(16°)	4	(i.)	(m.)	6	(14°)	(14°)	(i.)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
11° E.Ocon	49	(12°)	1	(11°)	(i.)	(m.)	8	2	(i.)	8	6	4	(13°)	8	8	(i.)	2	2	(s.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
12° C.Sainz	45	1	(11°)	2	10	6	1	4	4	(12°)	(i.)	(12°)	2	(11°)	4	4	(17°)	1	6	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
13° R.Grosjean	31	(m.)	(13°)	(17°)	(i.)	(i.)	(15°)	(12°)	(11°)	12	(i.)	8	1	6	(s.)	(15°)	(11°)	4	(i.)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
14° P.Gasly	29	(m.)	12	(18°)	(12°)	(i.)	6	(11°)	(i.)	(11°)	(13°)	(14°)	8	2	(14°)	(13°)	(m.)	(11°)	(12°)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
15° C.Leclerc	27	(13°)	(12°)	(19°)	8	1	(18°)	1	1	2	(m.)	(15°)	(i.)	(i.)	(11°)	2	6	(i.)	(i.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
16° S.Vandoorne	12	2	4	(13°)	2	(m.)	(14°)	(16°)	(12°)	(15°)	(11°)	(13°)	(m.)	(15°)	(12°)	(12°)	(16°)	(15°)	(11°)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
17° M.Ericsson	9	(m.)	2	(16°)	(11°)	(13°)	(11°)	(15°)	(13°)	1	(i.)	2	(15°)	1	(15°)	(11°)	(13°)	(12°)	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
18° L.Stroll	6	(14°)	(14°)	(14°)	4	(11°)	(17°)	(i.)	(17°)	(14°)	(12°)	(m.)	(17°)	(13°)	2	(14°)	(15°)	(17°)	(14°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
19° B.Hartley	4	(15°)	(17°)	(20°)	1	(12°)	(19°)	(i.)	(14°)	(i.)	(m.)	1	(11°)	(14°)	(i.)	(17°)	(m.)	(13°)	2	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
20° S.Sirotkin	1	(m.)	(15°)	(15°)	(i.)	(14°)	(16°)	(17°)	(15°)	(13°)	(14°)	(m.)	(16°)	(12°)	1	(19°)	(18°)	(16°)	(13°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

## MONDIALE COSTRUTTORI

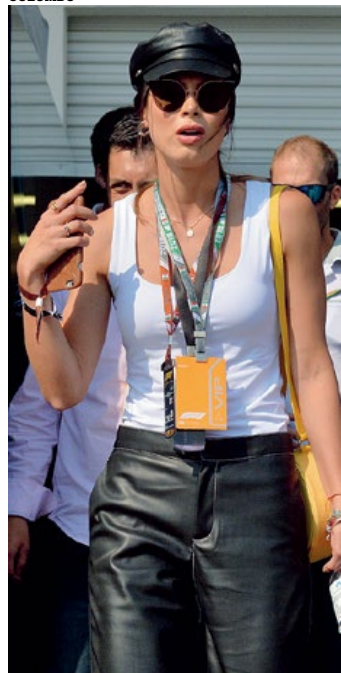
1° Mercedes	585	18/4	15/18	12/18	25/0	25/18	15/10	10/18	25/6	-	18/12	25/18	25/10	18/12	25/15	25/12	25/18	25/18	15/10	12/10	-	-
2° Ferrari	530	25/15	25/0	4/15	12/18	12/0	18/12	25/8	10/15	15/18	25/15	0/15	18/15	25/0	12/18	15/10	15/12	8/10	12/25	18/15	-	-
3° Red Bull	362	12/8	-	25/10	-	10/15	25/2	12/15	12/18	0/25	10/0	0/12	12/0	0/15	0/10	8/18	8/10	12/15	0/18	0/25	-	-
4° Renault	114	6/1	8/0	8/2	0/10	0/6	4/1	6/4	2/4	-	8/0	10/0	0/2	-	0/4	1/4	-	0/1	8/6	8/0	-	-
5° Haas	84	-	0/10	0/1	-	0/8	-	-	0/8	12/10	0/2	8/0	1/6	6/4	-	-	0/4	4/0	-	-	-	-
6° McLaren	62	2/10	4/6	0/6	2/6	0/4	-	-	-	0/4	0/4	-	0/4	-	-	0/6	-	-	-	4/0	-	-
7° Force India	47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10/8	6/8	-	1/2	6/2	4/0	-	-	
8° Sauber	36	-	2/0	-	0/8	0/1	-	0/1	0/1	1/2	-	2/0	-	1/0	-	0/2	0/6	-	1/0	2/6	-	
9° Toro Rosso	33	-	12/0	-	0/1	-	6/0	-	-	-	-	0/1	8/0	2/0	-	-	-	-	0/2	1/0	-	
10° Williams	7	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

(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)

## CAMBIO GOMME

VANDOORNE	US	SS	
RICCIARDO	US	SS	
VETTEL	US	SS	US
RAIKKONEN	US	SS	
GROSJEAN	SS	US	HS
ERICSSON	HS	SS	
GASLY	HS	SS	SS
PÉREZ	SS	US	
ALONSO	US		
LECLERC	HS	SS	
STROLL	US	US	SS
MAGNUSSEN	SS	US	
HÜLKENBERG	HS	SS	
HARTLEY	SS	US	SS
OCON	SS	SS	US
VERSTAPPEN	US	SS	SS
SIROTKIN	US	SS	
HAMILTON	US	SS	US
SAINZ	HS	SS	
BOTTAS	US	SS	US HS

COLOMBO



# Lucca va in Ferrari!

**NELLA KERMESSE COMICS AND GAMES TROVA POSTO  
LA MOSTRA CON LE COVER ARTS DI CULTO DELLA ROSSA**

di **Mario Donnini**

**G**iochi, mito, motori, svago e cultura fusi insieme in un'unica iniziativa nel segno delle Cover Arts by Ferrari, aperta a una platea sterminata, in gran parte formata da teenager. In altre parole, qualcosa tanto somigliante alla pietra filosofale del Motorsport, poiché si cerca sempre più di far breccia nelle tutt'altro che abbordabili generazioni Y - quella dei millennials -, e Z, che abbraccia i nati dopo il 2000. Ebbene, attirare i ragazzi - e ovviamente non solo loro, perché l'appeal è garantito, come si dice da zero a 99 anni d'età -, offrendo materiale di assoluta qualità potendo contare sulla scia offerta dalla stupenda cornice di Lucca Comics and Games, ammettiamolo, è un'idea di quelle buone davvero.

## Il fascino delle Cover Arts

Già, ma cosa sono le Covers Arts? Ecco, chiariamoci, al di là della somiglianza concettuale, niente a che vedere con le solite locandine, perché si tratta a tutti gli effetti di opere d'arte che vedono la Scuderia Ferrari nell'apprezzabile e antico ruolo del mecenate che commissiona a artisti e illustratori immagini suggestive al nobile fine di utilizzarle quale presentazione ideale dei Gran Premi che compongono una stagione di F1. Per esempio, tanto per guardare la gara più recente, il Gp di Austin è stato immortalato con un'opera di Valerio Schiti, valente disegnatore Marvel. In altre parole, artisti tra i quali Kim Jun Ji, Karl Kopinski, Bill Sienkiewicz, Giuseppe Camuncoli, Claudio Villa, prima china della Bonelli e copertinista da un quarto di secolo di Tex Willer oltre che spesso e volentieri autore di alcune tra le più apprezzate cover di Autosprint, LRNZ, Gigi Cavenago, cover man di Dylan Dog, mettono al servizio del mito Ferrari estro e sensibilità per raffigurare la loro interpretazione di un'emozione fatta di velocità, stile e tradizione nel segno del Cavallino Rampante.

## La filosofia della mostra

E così tramite la mostra Scuderia Ferrari Gp Covers la Casa di Maranello, icona di stile, tecnologia, lusso, velocità e design, riunisce le varie opere commissionate nel corso delle ultime due stagioni omaggiando peraltro il consolidato filone della poster art, mescolando finemente estro pittori-

co e cultura pop. Il tutto mettendo a disposizione ben 41 opere firmate dai più importanti esponenti del fumetto italiano e internazionale, che incarnano lo spirito della Scuderia e regalano ai fan, storici e nuovi, un sguardo assolutamente prodigioso e sorprendente focalizzato proprio sul mondo dei Gran Premi. Così per la prima volta la maggior parte di essi sarà esposta per il pubblico di Lucca Comics & Games, che potrà ammirare anche un inedito dedicato al "Gran Premio di Lucca".

## L'entusiasmo di Claudio Villa

A raccontare come nasce una di quest'opere è proprio Claudio Villa, nella vita di tutti i giorni grande fan delle corse. «È stato entusiasmante disegnare il manifesto "social" per la Ferrari - spiega Claudio -. I problemi sono iniziati subito, quando mi sono chiesto: e mo' cosa faccio?».

«Ammiravo i lavori stratosferici dei miei colleghi che già vi si erano cimentati con le più moderne tecniche e ho deciso che, da bastian contrario quale sono, avrei cambiato passo, tornando al passato». «"Illustrare" il Gp di Monza - prosegue Villa - è come dipingere la Cappella Sistina della velocità. Volevo "muovere le acque" e avevo pensato di spezzare lo spazio, ispirandomi da lontano al lavoro di Frankenhaimer e il suo Grand Prix. Qualche schizzo per valutare l'idea poi la scelta è caduta su un'idea molto classica. Un disegno semplice, essenziale, con un concetto che doveva emergere da solo: la bandiera del paese del Gp, cioè l'Italia. Un richiamo alla storia con l'auto di Alberto Ascari e il circuito, graficamente visto in prospettiva, con l'auto di Ascari proprio "sopra" la curva che ne ha preso il nome. E infine la Ferrari, vista dal basso, con le ruo-



THE ART OF RACING

# LUCCA

OCTOBER 31<sup>ST</sup> - NOVEMBER 4<sup>TH</sup> 2018



SPECIAL 2018 / LUCCA COMICS & GAMES

te anteriori girate in piena azione». Dovevi per caso raffigurare un particolare pilota? «Sì, è stato deciso che l'auto doveva essere di Kimi Raikkonen. Da suo tifoso, non potevo chiedere di meglio. Durante la realizzazione, totalmente a mano, con china e colori Ecoline, pensavo al paradosso di quanto fosse lento per disegnare un affare così veloce. Ma disegnandola mi sono reso conto che questa Ferrari è praticamente un'opera d'arte, dove ogni curva di ogni più piccola appendice aerodinamica danza con l'aria e la orienta in modo sapiente».

E quindi? «Alla fine ero abbastanza soddisfatto sia di un risultato ottenuto con i "metodi della nonna" con un disegno fatto tutto a mano, sia di aver firmato per la Ferrari, non come pilota in chiave 2019, ma - conclude Claudio - per l'orgoglio essere stato in compagnia di tanti e blasonati colleghi».

### Come visitare la mostra

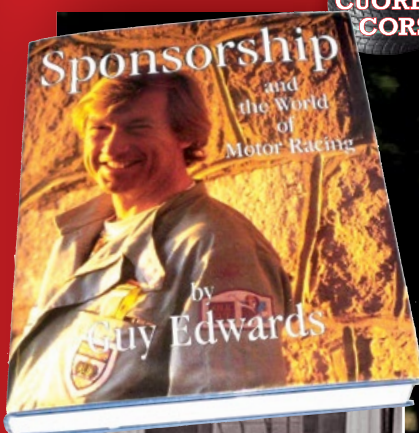
L'esposizione ufficialmente denominata "The Art Of Racing" si tiene appunto a Lucca presso il Palazzo dell'Illustrazione-Fondazione Banca del Monte, presso Piazza San Martino.

La durata dell'evento è prevista dal 31 ottobre al 4 novembre, con l'inaugurazione che è calendarata mercoledì 31 ottobre, quindi il giorno dopo dell'arrivo di questa copia di Autosprint nelle edicole. L'orario di apertura al pubblico va dalle ore 9 alle 19 e l'ingresso è gratuito. Allo spegnimento dei semafori, buon divertimento! ●

### UNA RACCOLTA DI GRANDISSIMA QUALITÀ

A lato, il manifesto per l'evento di Lucca. Nell'altra pagina, Villa e la realizzazione della cover per il Gp d'Italia. Quella del Gp di Francia è stata dedicata da Theo a Jean Graton, mentre il Gp del Giappone ha visto all'opera da Alex Maleev





# Il talent Ed



LO AVEVANO DATO PER MORTO, MA NON ERA VERO. E ALLORA È MOLTO PIÙ CARINO RICORDARE DA VIVO IL PIÙ GRANDE CACCIATORE DI SPONSOR DEL MOTORSPORT, TRA L'ALTRO ONESTO PILOTA DI F1

di Mario Donnini



**DEB IN F1 NEL 1974 CON LA LOLA-EMBASSY DI GRAHAM HILL**

Edwards nel 1974 deb in F1 su Lola con mega-presa d'aria. Sopra, eccolo con la medaglia ricevuta per aver salvato Lauda, con Ertl, in alto (oltre che con Merzario e Lunger). A sinistra, la cover del suo rarissimo libro. Nell'altra pagina, è su Hesketh nel '76 con la girl sua futura moglie

DUE SETTIMANE FA GUY EDWARDS È STATO DATO ERRONEAMENTE PER MORTO. DA QUI L'IDEA DI RICORDARLO DA VIVO E VEGETO, PER SOTTOLINEARE LE SUE INCREDIBILI CAPACITÀ DI CACCIATORE DI SPONSOR. PILOTA DI F.1 A METÀ ANNI '70 E TRA I SALVATORI DI NIKI LAUDA DAL ROGO DEL NURBURGRING, NEL 1976, VANTA UNA CARRIERA UNICA DA VIRTUOSO RICAMATORE DI BUDGET

# o di mister wards



**C**ose che capitano. Dieci giorni fa si è sparsa la voce che l'ex pilota di F.1 Guy Edwards se n'era andato per sempre, a settantacinque anni. E proprio in corrispondenza col quinto anniversario della scomparsa del figlio Sean, a sua volta valente pilota e fedele alla Porsche, perito in un incidente in Australia.

Ci poteva stare, visto che Guy da anni non sta bene, ma poi è arrivata - e meno male -, in serata la clamorosa smentita: in realtà il britannico era in Irlanda, vivo e vegeto e col piacere d'aver preso atto sul web dell'affetto di mezzo mondo del Motorsport.

Insomma una storia alla Winson Churchill, quando l'ultraottantenne statista, venuto a sapere che i mezzi d'informazione stavano dando la notizia della sua morte, aveva inviato una smentita di due righe a un quotidiano, chiosando semplicemente - con delizioso humour britannico -: «*Scusate, ma trovo la notizia della mia dipartita lievemente esagerata*».

SUTTON-IMAGES.COM

Tornando a Edwards, l'occasione è quindi grata per prendere la palla al balzo e fare una cosa carina, dovuta e ben più autentica: ricordarlo da vivo, per tutto ciò che rappresenta.

#### Leggenda in chiave sponsorship

Segnatevi questa: Guy Edwards è un genio del commerciale, uno capace di vendere a prezzi folli pupazzi di neve in un giorno di sole. Negli anni d'oro tu vai da Guy, gli spieghi dove vuoi correre e con cosa, puntualizzi gli spazi che hai da offrire e a quanto, lui prende appunti, spiega la sua percentuale e se ne va in caccia. Poco dopo torna, con l'osso in bocca. Dette così sembran chiacchiere, ma è lui a fine Anni '80 che trova la celeberrima sponsorizzazione Silk Cut alla Jaguar targata Tom Walkinshaw nei Prototipi e ancora una volta lui medesimo a inizio Anni '90 tiene un po' più in vita la Lotus F.1 targata Peter Collins.

Ed è sempre Guy che alla fine degli Anni '80, partito per trovare uno sponsor a Andy Rouse, trova





un budget un po' più ampio, tanto che a quasi cinquant'anni decide di impiegarlo per sé tornando alle corse, per un paio di stagioni nel Turismo inglese, con le Ford Sierra del Kaliber Racing. E questo ancora è niente, perché Edwards nei Seventies rappresenta molto di più. Ma torniamo indietro nel tempo e cerchiamo di scoprire perché.

**Solo la Lotus anticipa Guy**

Per quasi tutti gli Anni '60 tra l'automobilismo statunitense e quello britannico c'è una differenza abissale, visto che Oltreoceano sono ammesse le sponsorizzazioni, mentre tra gli albonici no. Ciò crea difficoltà immense fino al 1968, quando Colin Chapman riesce infine a rompere le rugginose catene del divieto. Si agli sponsor, che così invadono - purtroppo o finalmente, questione di punti di vista -, anche la F.1. In altre parole la Lotus in chiave britannica che guarda all'Europa è la prima a avere inserzionisti in carrozzeria e il secondo, incredibile a dirsi, è lo sconosciuto 26enne pilota Guy Edwards che prende parte su Chevron alle gare Sport internazionali, sfoggiando la fiammante pubblicità Torline Shipping Company, un'azienda di spedizioni.

**Guy, ovvero la creatività al potere**

Guy Edwards arriva piuttosto tardi alle corse, visto che assiste alla sua prima competizione dal vivo, a Oulton Park, nel Chesire, quando ha già superato venti anni d'età. Il colpo di fulmine non gli lascia tregua: lui deve correre, punto. E, completata l'università, si cava lo sfizio partendo da zero sterline e mostrando subito un'inventiva da alchimista rinascimentale. In poche parole se ne va a Brands Hatch proponendosi per un posto da aiuto-segretario e chiedendo uno stipendio simbolico di cinque sterline a settimana, con annessa la possibilità di percorrere ogni volta dieci giri gratis su Cooper. Fatto. Da lì in poi non lo ferma più nessuno.

**La crescita negli Sport Prototipi**

Gli inizi sono nel Turismo inglese, su Ford Anglia, quindi su Mini Cooper, per passare di categoria a fine Anni '60, su una Chevron B8 nelle gare Sport, dove si distingue a Barcellona e Croft, oltre che in una gara internazionale in Danimarca. Quindi diventa fedelissimo Lola e riesce a smuovere sponsor sempre più solidi, tra i quali la banca Barclays International. E non solo. Il suo curriculum comincia a estendersi anche alle monoposto d'eccellenza, con due trionfi in F.5000, tra i quali uno sul tracciato olandese di Zandvoort.

**Il debutto in F.1 nel 1974 con Graham Hill**

La più grande chance della carriera di pilota Guy l'ha a inizio 1974, quando è in lizza per un posto nel team Lola-Embassy di Graham Hill. Col 45enne campionissimo che cerca un secondo ed è incerto se prendere lui, Tim Schenken o Mike Hailwood. Alla fine la scelta cade proprio su Guy Edwards, perché è l'unico dei tre ad avere chiaro che deve portare soldi, ancor più che cercare di guadagnarne. Fatto sta che Guy mostra d'avere finanziatori a sufficienza, firma e ottiene pure un ministipendio di mille sterline a Gp. In pista non va malaccio, perché i suoi



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

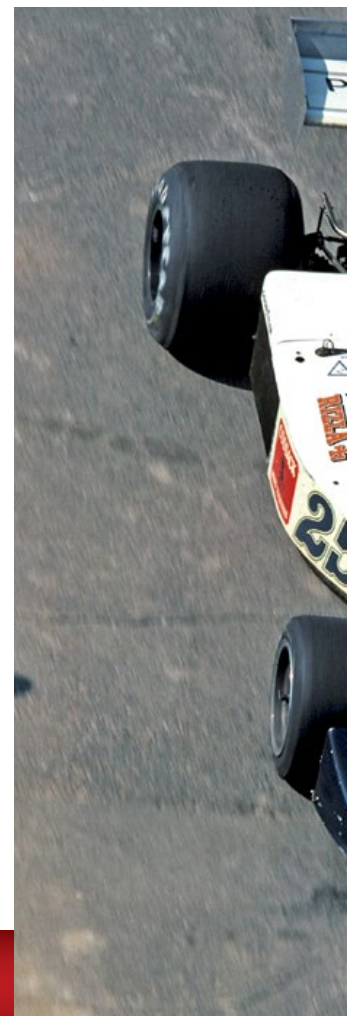
**PURE PILOTA ONE-SHOT DELLA BRM F.1 NEL 1977**

Sopra, Guy Edwards su Stanley-Brm, non qualificato nel Gp di Gran Bretagna 1977. Sotto, eccolo pubblicizzare una marca di whisky e, in basso, in compagnia degli iridati F.1 Jody Scheckter e Keke Rosberg, nel 1999

migliori risultati sono due settimi posti a Montecarlo e in Svezia. Robe che a farle ora otterrebbe una baracca di punti e tanta gloria in più.

**Tra enciclopedie e Penthouse girl**

Il 1975 e il 1976 sono anni che spiegano bene l'immensità organizzativa di Guy Edwards, che prima retrocede in F.5000 trovando incredibilmente la sponsorizzazione dell'Enciclopedia Britannica. L'anno dopo passa dalla cultura alle Penthouse Pet, facendosi ricevere dal leggendario Bob Guccione, mammasantissima dell'omonima rivista per soli uomini. Edwards gli chiede d'avere uno spazio d'inserzione sul giornale per attirare un finanziatore e tornare in F.1. Morale della favola, tempo due mesi e Guy trova l'appoggio delle cartine Rizla, noleggia una Hesketh per il mondiale F.1 1976 assieme al pilota-giornalista Harald Ertl e coinvolge anche





la Penthouse nell'operazione, finendo con lo sposare una delle Penthouse Pet, la cui sagoma campeggia spettacolarmente sulla carrozzeria della 308D.

**Elisabetta II lo premia per aver salvato Lauda**

Ertl e Edwards, con le Hesketh ormai orfane di Hunt, in F.1 combinano poco ma compiono un gesto meraviglioso, aiutando Merzario e Lunger a salvare Lauda dal rogo del Nurburgring. E proprio Guy è invitato in tuba e abito di gala a Buckingham Palace a inizio 1977 per ricevere dalle mani di Sua Graziosa Maestà la Regina Elisabetta II la Queen's Gallantry Medal, quale premio al valore mostrato.

**Top driver nell'Aurora F.1 Afx**

Poi ancora una sfortunata puntata cercando di qualificare nel 1977 la disgraziata Stanley-Brm nel Gp di Gran Bretagna e quindi Guy si dà alla F.1 di se-

**BUON PILOTA ANCHE TRA LE SPORT**

Sopra, la Lola T610 di Edwards-Keegan nel mondiale Marche 1981, a destra, Guy a podio nel 1979 nella serie Aurora Afx di F.1, qui con Kennedy e la Wilson. Sotto, il figlio Sean, scomparso nel 2013 e, a sinistra, Guy su Hesketh 308D nel 1976

rie B, la serie Aurora Afx, correndo con una March 781 nel 1978, una Fittipaldi F5A nel 1979 e una Arrows A1 mk2 nel 1980, puntualmente ricchissime di sponsor. Negli Anni '80 la carriera di Guy prosegue nell'endurance, diviso tra Lola e Porsche fino al 1985. Nel 1992 dà infine alle stampe il suo librone riassunto di una vita: "Sponsorship and the world of motor racing", autobiografia-trattato del suo vissuto, con tante preziose indicazioni su come racimolare un budget, trovando di volta in volta i finanziatori giusti. Il libro piace e va a ruba, tanto che trovarne una copia ora, più d'un quarto di secolo dopo, significa sborsare non meno di 350 dollari.

**Sean, la malattia e le difficoltà**

La tradizione di famiglia per Guy sembra poter proseguire negli Anni 2000 grazie all'ascesa, specie in categoria Gt, del bravissimo Sean, suo figlio. Il quale però muore in un crash durante un test al Queensland Raceway, in Australia nel 2013, quando un 20enne pilota perde in controllo di una Porsche 996 di cui lo stesso Sean era passeggero. Pura sfortuna, peraltro non aliena alla situazione di Guy, da anni debilitato da una grave malattia. E nei giorni scorsi ancora una brutta notizia, ma stavolta fortunatamente non vera. Nell'augurio che, come si dice in questi casi, l'inconveniente possa non solo allungargli la vita, ma anche rendergliela migliore e qualitativamente più appropriata. Guy Edwards come pilota si vanta d'aver vinto due Gold Cup a Oulton Park, ma, fuori dell'abitacolo e messo davanti a una scrivania a parlar di futuro con un potenziale finanziatore, resta uno dei più grandi animali da corsa di tutti i tempi. Per questo e tanto altro, in bocca al lupo, grande veterano. ●



**MALATO MA MAI ARRESO QUESTO È GUY EDWARDS**

Guy Edwards, a lato, in un'immagine del 2016 scattata a Silverstone, in occasione delle qualifiche del Gp di Gran Bretagna. Malato e gravemente limitato nei movimenti, ma non per questo out dal paddock, eccolo posare col fotografo Keith Sutton, titolare dell'omonima agenzia

WEEK-END RALLY WRC SPAGNA



# Loeb

## oltre ogni limite

A CINQUE ANNI DALL'ULTIMO TRIONFO IL 9 VOLTE IRIDATO FIRMA UNA VITTORIA FANTASTICA. OGIER TORNA IN VETTA AL MONDIALE PILOTI. ORA PER LA CORSA AI TITOLI IRIDATI DECISIVO L'ULTIMO ROUND IN AUSTRALIA



fotografie BETTIOL

rally sprint

## AL TRAGUARDO

- 1 Loeb-Elena**  
Citroen C3 Wrc  
in 3.12'08"0
- 2 Ogier-Ingrassia**  
Ford Fiesta Wrc  
a 2"9
- 3 Evans-Barritt**  
Ford Fiesta Wrc  
a 16"5



### PER SEB È LA 79ESIMA VITTORIA IRIDATA

Ci voleva Sebastien Loeb per riportare la vittoria in casa Citroen dopo ben 12 mesi di attesa. Per l'ex ginnasta alsaziano è il successo numero 79 nel Mondiale Rally

di **Marco Giordo**

**S**ALOU - A volte ritornano. Vi ricordate di Sébastien Loeb, Daniel Elena, Guy Bottlander e Patrick Magaud? Sono tornati, e come facevano sino al 2013 hanno messo tutti in riga come se il tempo per loro non si fosse mai fermato. La storica équipe Citroen ha così colpito ancora con una strategia di gara perfetta architettata, con il supporto di Guy Bottlander il tecnico di Météo France, che ha azzeccato alla perfezione la previsione che la domenica mattina non sarebbe piovuto.

Poi un espertissimo ricognitore come Patrick Magaud ha verificato lo stato delle strade e convinto Loeb a montare gomme dure nelle prime due prove mentre tutti gli altri andavano con le morbide. E con ben sei piloti racchiusi in un fazzoletto di soli 16", l'Imperatore Loeb non si è fatto pregare ad andare forte volando sulle speciali di Riudecanyes e Santa Marina, passando in testa e conservando la sua leadership sino alla fine, regalando alla Citroen il primo successo stagionale, dodici mesi dopo l'ultimo ottenuto proprio in Spagna da Meeke. L'Imperatore Loeb e il suo copilota Daniel Elena dopo il successo ottenuto in Argentina nel 2013, hanno così griffato cinque anni dopo la loro 79a vittoria iridata.

**SINCERAMENTE  
NON PENSAVO  
DI RIUSCIRE  
A VINCERE DI  
NUOVO UN RALLY  
MONDIALE**

**SEBASTIEN LOEB**

”

E Loeb con i suoi 44 anni 10 mesi e due giorni è diventato il terzo pilota più "vecchio" a vincere una prova del mondiale alle spalle di Waldegaard e Mikkola. Una vittoria la sua davvero strepitosa, all'ultimo respiro, in questa bella, bagnata e combattutissima 54ª edizione del Rally di Catalogna, una corsa che il campionissimo alsaziano si è aggiudicato per la nona volta in carriera, altro record. *«Francamente non me l'aspettavo è davvero incredibile - ha detto il driver alsaziano all'arrivo della power stage - Ci ho provato e ce l'ho fatta. Ho dovuto lottare ogni mattina per trovare il ritmo giusto eccetto che nell'ultima tappa ed il risultato l'avete visto tutti. E' questa davvero una bella soddisfazione per me, non pensavo sinceramente di riuscire a vincere di nuovo un rally mondiale».*

### Una gara davvero pazzesca

Il Catalunya ha emesso il primo verdetto importante, perché nella volata per il titolo piloti la pro-  
→





fotografie BETTIOL



La mista catalana ha messo quasi matematicamente fuori dai giochi Ott Tanak, e così saranno ora al 99% Sébastien Ogier e Thierry Neuville a giocarsi il titolo tra tre weekend a Coffs Harbour. Il distacco tra i due è ora di soli 3 punti a favore del francese, autore di un clamoroso sorpasso a Salou. Il che dà vita ad una serie di innumerevoli combinazioni per l'aggiudicazione del campionato. Non è poi ancora matematicamente chiusa la volata per il titolo marche, anzi si è riaperta perché la Toyota ha visto scendere il suo vantaggio sulla Hyundai a 12 punti. Anche qui i giochi si sono ora riaperti e tutto può succedere sugli sterrati australiani.

La gara è stata simile a quella andata in onda in

**Loeb e Ogier fanno festa insieme in Catalunya. Il primo è tornato a vincere una gara iridata a cinque anni di distanza dall'ultima volta; il secondo, con la seconda piazza è riuscito a riprendersi la vetta del Mondiale Piloti dove adesso comanda con solo tre punti di vantaggio su Neuville. In alto a sinistra, Evans che ha chiuso al 3° posto**

Galles ad inizio ottobre, con Tanak a fare da lepre che ha chiuso la prima tappa con un vantaggio di circa mezzo minuto su tutti gli altri. Poi anche stavolta nella seconda giornata è arrivata la "Tanakata", la seconda consecutiva per il talentuoso driver estone, segno inequivocabile che soffre molto la pressione nei momenti topici. Il pilota estone forando sotto la pioggia a El Montmell ha perso 1'43" e ogni possibilità di vincere e poter rientrare nella lotta per il titolo. E lì è iniziata la lotta tra Ogier e Neuville, quasi al gatto con il topo, con il belga più bravo sotto la pioggia del sabato nella scelta delle gomme rispetto all'asso francese.

Un vantaggio che gli ha permesso alla fine di essere il più veloce di tutti nella seconda giornata, recuperando



rando 12"3 rispetto al rivale transalpino che a 61,70 km cronometrarti dalla fine gli stava davanti di soli 8". E così nella terza tappa iniziata con ben sei piloti racchiusi in un fazzoletto di soli 16", con Latvala leader con 4"7 di vantaggio su Ogier, 8"0 sul sorprendente Sébastien Loeb, 9"8 su Evans, 12"7 su Neuville e 16"5 sul pilota di casa Dani Sordo, la scelta delle gomme a causa della pioggia caduta nella notte è diventata una vera roulette.

Dal cappello a cilindro del croupier è uscito di prima mattina il 10 di Loeb e più tardi l'1 di Ogier, che nel finale ha recuperato finendo secondo la gara e la power stage, portando a casa la bellezza di 22 punti. E così sul lungomare della spiaggia di Salou, la più famosa della Costa Daurada, si sono sentite

# Wilson vuole Loeb per il 2019

**PAZZA IDEA DI MALCOLM. «SEBASTIEN L'ANNO PROSSIMO È LIBERO. POTREBBE CORRERE 5/6 GARE CON MSPORT»**

**M**alcolm Wilson, felicissimo per la grande prova del nuovo leader del mondiale Ogier in Costa Daurada, è già proiettato al 2019. Anche se non conosce la celebre canzone di Patty Pravo l'ex pilota britannico ha una pazzia idea, che potrebbe diventare presto realtà. «Visto che Sébastien Loeb l'anno prossimo è libero potrebbe correre cinque o sei gare con noi - ha confidato il team principale britannico -. Ci sto pensando molto seriamente e ne ho parlato anche con lui, l'operazione si può fare. Per il resto credo che continueremo l'anno prossimo schierando solo due Wrc Plus ufficiali, una affidata a Suninen mentre per l'altra ci sono in gioco Evans, Camilli, Breen ed ora anche Loeb». E il nove volte campione del mondo ha confermato a Salou che all'offerta di Malcolm Wilson ci sta pensando su, e visto che per il prossimo anno è libero da qualsiasi impegno potrebbe alla fine anche accettarla. Il boss del team angloamericano ha poi parlato della gara. «Siamo venuti qui per aiutare Sébastien Ogier a fare più punti possibile - ha commentato Wilson -. Non era il caso di pensare a tattic

icismi sul fatto che chi partirà per primo in Australia sarà svantaggiato, bisognava solo portare a casa il massimo. Sébastien aveva il dovere di marcare quanti più punti potesse, ci ha provato, c'è riuscito, ed un bravo va anche ad Elfyn Evans che ha passato Neuville nella power stage. Ed ora andiamo a giocarci il titolo a Coffs Harbour». Dello stesso avviso è anche Luis Moya, commentatore a Salou per la Red Bull TV. «Ogier è davvero un grande campione, forse il migliore di tutti i tempi, perché a mio avviso gli resta ancora tanto da dimostrare. È lui il favorito in questo sprint finale». Dal canto suo il pilota transalpino era contento all'arrivo. «Il nostro obiettivo qui a Salou - ha ricordato alla fine Ogier - era quello di finire davanti a Neuville e recuperare quanti più punti possibile. Ne abbiamo portati a casa 22 ed ora siamo primi in campionato, e non importa il fatto che facendo tatticismi saremo primi sulla strada a Coffs Harbour, perché se finisse così ci siamo noi ora davanti a tutti. Potevamo anche vincere, abbiamo sbagliato sabato nella scelta delle gomme e lì abbiamo perso secondi importanti». ●

**A QUESTO PROGETTO STO PENSANDO SERIAMENTE. NE HO GIÀ PARLATO ANCHE CON LOEB**

**MALCOLM WILSON**



di nuovo le note della marsigliese, e tutto il team di Pierre Budar ha festeggiato l'agognato primo successo stagionale. «È un momento importante per noi - ha detto il team principal transalpino - perché questo è stato un successo sofferto e desiderato. Siamo davvero tutti contenti».

#### Australia decisiva per Mondiale Marche e Piloti

Tutto quindi è rinviato all'Australia. Per il titolo marche i giochi potevano chiudersi già a Salou, alla Toyota bastava infatti alla fine della gara segnare 23 punti più della Hyundai, invece la squadra giapponese per gli errori di Tanak e Latvala ha addirittura perso terreno rispetto ai rivali coreani che ora seguono a sole 12 lunghezze. Sarà un finale allo sprint così come quello tra i piloti, dove Ogier vede avvicinarsi insieme a Julien Ingrassia il suo stesso titolo mondiale consecutivo. La tanto agognata operazione sorpasso è stata ef-

fettuata in Catalogna, dopo cinque mesi all'inseguimento. Il suo vantaggio su Neuville è ora di 3 punti, ed al pilota di Wilson basterà a Coffs Harbour chiudere davanti al rivale belga sugli sterrati del New South Wales o perdere meno di 3 punti rispetto a lui per vincere il sesto alloro iridato in carriera. Il 54° Rally Catalunya passa agli annali dopo aver fornito un tourbillon di emozioni, confermando le ottime qualità di Sébastien Loeb e di Petter Solberg, a dimostrazione che nella vita non si diventa campioni del mondo per puro caso.

Tutti pronti ora tra tre settimane a passare la notte in bianco davanti alla tv per seguire l'ultima gara dell'anno in Australia. Ogier che partirà in testa nella tappa iniziale è leggermente svantaggiato, perché deve pulire la strada partendo per primo. Di sicuro saranno delle belle notti, da non perdere, il giusto finale di questo equilibratissimo mondiale 2018. Stay tuned. ●



QUESTO È STATO  
UN SUCCESSO  
SOFFERTO  
E DESIDERATO.  
SIAMO DAVVERO  
TUTTI CONTENTI

PIERRE BUDAR



foto grafie BETTIOL

# Andolfi luci e ombre

IL LIGURE DI ACI TEAM ITALIA CHIUDE ALL'OTTAVO POSTO IN WRC2 RALLENTATO DA UN'USCITA DI STRADA

È stato un Rally Catalunya agrodolce per Fabio Andolfi e Simone Scattolin, con qualche problema sulla terra e più positivo sull'asfalto. Alla fine l'equipaggio tricolore ha portato al termine la sua avventura in terra catalana in 8° posizione in Wrc 2 ed in 19° assoluta. Nella prima tappa

dopo aver chiuso il primo giro delle tre speciali del mattino in 12° posizione tra le Wrc 2, staccato di 58"3 dal leader Camilli (Vw Polo R5), Andolfi ha deciso di cambiare l'assetto della sua Fabia a metà giornata passando ad un set up più morbido nel posteriore. Il pilota ligure ha così migliora-

to i suoi tempi rispetto al mattino nelle prime due speciali pomeridiane di Gandesa e Pessels, risalendo in classifica al 10° posto. Poi nell'ultimo crono lungo ben 38 km di La Fatarella, dove aveva montato due pneumatici nuovi, il driver tricolore è uscito di strada in un fosso al km 8.4 rimanendo bloc-





CON OGIER E LAPPI

## Citroen 2019 a due punte

È finita con l'apoteosi Loeb, ma la trasferta spagnola della Citroen era iniziata con la visita di Carlos Tavares e Linda Jackson, presenti venerdì a Salou a seguire la prima giornata del 54° Rally Catalunya. Tavares, Ceo del Gruppo PSA, ha confermato l'addio della Peugeot al mondiale rallycross e poi ha fatto sapere che al momento non ci sono novità su un'eventuale terza vettura nel 2019 e sulla conferma della partnership Abu Dhabi per la prossima stagione o sull'arrivo di un nuovo sponsor. L'idea resta infatti quella di correre con soli due piloti, Ogier e Lappi. Situazione quindi ancora molto aperta su diversi fronti, mentre per quanto riguarda la gara Sébastien Loeb ha messo in mostra anche stavolta la sua classe sopraffina che ha completamente oscurato la prova di Breen, alla fine solo nono dopo una prestazione che Pierre Budar non ha gradito. Ormai il rapporto tra l'irlandese e la casa francese è davvero giunto ai titoli di coda.

### NEUVILLE A TESTA IN GIU NELLO SHAKEDOWN

A sinistra, Neuville finito a ruote all'aria nel corso dello shakedown in Spagna e alla fine 4° assoluto davanti al compagno di squadra Sordo quinto sulle strade di casa. Sotto, Andolfi che con la Skoda è giunto 8° in Wrc2



cato. Dopo aver ripreso grazie al Super Rally, sabato sull'asfalto l'equipaggio tricolore si è riscattato ed è risalito in 8ª posizione nel Wrc2 dopo aver fatto segnare dei buoni tempi prima lamattina sull'asfalto bagnato marcando il nono scratch a Querol e poi il quarto a Montmell ex equo con Rovanneira. E poi nel pomeriggio facendo segnare a Savallà il 6° scratch, seguito da un ottimo 3° tempo a Querol, dal 9° a Montmell ed infine dal 13° risultato assoluto e 6° scratch di Wrc 2 nella prova cittadina di Salou, l'ultima della giornata. Poi nella giornata finale Andolfi ha pensato a consolidare la sua 8a posizione in classifica.

«Questa gara è stata di sicuro positiva ma nel complesso molto difficile – ha commentato Andolfi al suo arrivo a Salou –. Certo è che senza quei dieci minuti persi venerdì quando siamo finiti in prima con il posteriore sopra un terapieno e siamo rimasti a cavallo senza riuscire a tornare sulla strada dopo non aver fatto un graffio alla Fabia, saremmo stati lì davanti a giocarcela per stare nella top five subito dietro agli ufficiali. Un errore che ci è costato caro. Sull'asfalto sabato le prove si sono sporcate molto ma a parte un testacoda tutto è andato bene, poi domenica abbiamo portato a casa la gara». ●



LE YARIS GIÙ DAL PODIO

# Toyota gara da dimenticare

Si è visto anche un sorridente Kris Meeke all'assistenza della Toyota a Salou. Meno sorridente era invece il suo nuovo boss Tommi Makinen, in una gara davvero da dimenticare per il team giapponese. «È stato questo un rally che ci ha regalato emozioni diverse – ha commentato il team principal finlandese – perché da una parte Tanak ha dovuto dire praticamente addio alle sue ambizioni per il titolo piloti, e dall'altra Latvala è stato davvero bravo a giocarsela per due tappe. Poi alla fine Jari-Matti ha avuto problemi e così non siamo riusciti a salire sul podio e perso punti importanti in ottica titolo marche. Ora dobbiamo aspettare l'Australia per avere il verdetto definitivo, ma è chiaro che noi puntiamo a vincere il titolo». Serioso era anche Ott Tanak, solo sesto alla fine. «Nel mondiale piloti ormai è andata, ho 23 punti di ritardo Ogier, troppi – ha confessato –. Ma per il titolo marche siamo in piena lotta e tutti insieme vogliamo regalarlo alla Toyota». Dello stesso avviso è Jari-Matti Latvala. «Gara sfortunata la mia dopo una prestazione davvero importante nelle prime due tappe. Ora andiamo in Australia per regalare il titolo costruttori alla Toyota».

## Così al traguardo

Gara 12 del Mondiale Piloti e Costruttori Salou (Spa), 25-28 ottobre 2018

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Loeb-Elena	Citroen C3 Wrc	F-MC	in 3.12'08"0
2°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 2"9
3°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 16"5
4°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 17"0
5°	Sordo-Del Barrio	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 18"6
6°	Tanaka-Järveoja	Toyota Yaris Wrc	EST-EST	a 1'03"9
7°	Lappi-Fern	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 1'16"6
8°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 1'26"4
9°	Breen-Martin	Citroen C3 Wrc	IRL-GB	a 2'07"0
10°	Mikkelsen-Jäger	Hyundai i20 Wrc	N-N	a 2'48"2

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 80-81

**PROVE SPECIALI VINTE:** Latvala e Tanak 4 su 18 (1 annullata), Loeb 3, Neuville e Ogier 2, Mikkelsen e Sordo 1. **RALLY LEADER:** Ogier da ps 1 a ps 2, Tanak da ps 3 a ps 9, Sordo ps 10, Latvala da ps 11 a ps 14, Loeb da ps 15 a ps 18. **POWER STAGE:** 1. Tanak in 8'02"5; 2. Ogier a 2"1; 3. Loeb a 2"8; 4. Evans a 3"2; 5. Sordo a 4"7. **I PRINCIPALI RITIRI:** Block ps 7 (uscita di strada).

## Mondiale Piloti

**POWER STAGE**

- 1° = 5 punti
- 2° = 4 punti
- 3° = 3 punti
- 4° = 2 punti
- 5° = 1 punto

	MONTECARLO 25-28/1	SVEZIA 15-28/2	MESSICO 8-11/3	TOUR DE CORSE 5-8/4	ARGENTINA 26-29/4	PORTOGALLO 17-20/5	SARDEGNA 7-10/6	FINLANDIA 26-29/7	GERMANIA 16-19/8	TURCHIA 13-16/9	GALLES 4-7/10	SPAGNA 25-28/10	AUSTRALIA 15-18/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+1	1+4	25	25+3	12+4	-	18+4	10	12+5	1+4	25+3	18+4	-	204
2° Neuville	10+4	25+2	8+3	15	18+5	25+4	25+5	2+2	18+1	0+5	10+2	12	-	201
3° Tanak	18	2+1	0+5	18+1	25+2	-	2+3	25+5	25+4	25+3	0+4	8+5	-	181
4° Lappi	6	12+5	-	8+5	4	10+5	15	-	13+5	-	15+1	6	-	110
5° Latvala	15+2	6	4+4	-	-	-	6	15+3	-	18+2	18+5	4	-	102
6° Mikkelsen	0+3	15+3	12+2	6	10+3	-	2	1	8	10	8	1	-	84
7° Sordo	-	-	18	12	15	12+3	-	-	-	-	-	10+1	-	71
8° Evans	8	-	-	10	8	18+1	1	6	-	1	-	15-2	-	70
9° Breen	2	18	-	-	-	6	8	4+1	6+2	-	12	2	-	61
10° Paddon	-	10	-	-	-	-	12	12	-	15	6	-	-	55
11° Suninen	-	4	-	-	2	15+2	1	8	10	12	-	-	-	54

## Mondiale Costruttori

1° Toyota Gazoo	33	20	14	26	31	16	21	40	40	43	33	14	-	331
2° Hyundai M.	14	29	41	27	33	31	37	16	26	25	18	22	-	319
3° M-Sport	33	21	18	35	22	33	22	18	22	20	29	33	-	306
4° Citroen AD	18	28	25	10	12	18	18	24	6	10	18	29	-	216

NEUVILLE E NANDAN CI CREDONO

# Hyundai lotta fino in fondo

In casa Hyundai l'atmosfera era sostanzialmente positiva. «Sapevamo che avremo perso passando per primi sulla terra il venerdì – ha evidenziato Neuville – ma poi nella tappa di sabato ci siamo ampiamente riscattati. La i20 andava davvero bene e grazie ad una scelta di gomme giusta sia al mattino che al pomeriggio abbiamo recuperato diverse posizioni chiudendo quindi a soli 12"7 dal leader Latvala. Nella giornata finale invece ci ha detto male e così per mezzo secondo siamo finiti fuori dal podio, ed ora siamo secondi nella classifica iridata». Come sempre serafico il parere di Michel Nandan. «Vedere le vetture di quattro marche diverse ai primi sei posti – ha dichiarato all'arrivo – evidenzia il grande equilibrio di questa stagione, che è venuto fuori anche in questo rally. Noi ci giocheremo le nostre chance nei due campionati sino alla fine, con Thierry tra i piloti e nel costruttori contro la Toyota, sulla quale abbiamo recuperato e che ora ci precede di soli 12 punti».

# Rovanpera bis in Wrc2

**SECONDO CENTRO CONSECUTIVO DEL FINLANDESE.  
LA DEBUTTANTE POLO CHIUDE AL 3° POSTO CON SOLBERG**

## WRC2

Classifica finale Wrc 2: 1. Rovanpera-Halttunen in 3.20'47"6; 2. Kopecky-Dresler a 8"5; 3. P.Solberg-Englan (VW Polo R5) a 1'36"6; 4. Katejanowicz-Szczepaniak (Ford Fiesta R5) a 1'59"6; 5. Solans-Marti (Ford Fiesta R5) a 2'59"3; 6. H.Solberg-Minor a 4'47"4; 7. Loubet-Landais (Hyundai i20 R5) a 4'53"5; 8. Andolfi-Scattolin a 12'012"0 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato Wrc 2 dopo la dodicesima prova: 1. Kopecky 143 punti (campione); 2. Tidemand 108; 3. Rovanpera 90; 4. Greensmith 70; 5. Pieniazek 56; 6. Andolfi 54; 7. Veiby 47; 8. Heller 41; 9. Kajetanowicz 38; 10. Loubet 36.

Kalle Rovanpera ci ha preso gusto e ha conquistato una nuova vittoria in Wrc2 dove la debuttante Polo, sotto, ha chiuso al 3° posto con Petter Solberg. In alto a sinistra, Tanak alla fine 6° dopo essere stato al comando nelle battute iniziali

**L**osservata speciale di questa gara era la nuova Volkswagen Polo R5, che Petter Solberg ha portato al traguardo in terza posizione alle spalle delle due Skoda ufficiali, mentre Camilli si è fermato sabato dopo la ps 11 di Savallà per problemi al selettore del cambio. «La nuova Polo ha bisogno di un'altra giornata di gara sulla terra per completare il suo sviluppo» ha commentato Solberg alla fine - mentre sull'asfalto questa era per me la prima esperienza e devo di-

re che è andata bene. Si nota che la Polo ha molte cose di una Wrc, soprattutto nel telaio, sono decisamente contento della mia prestazione». Passando alla gara, Camilli aveva chiuso da leader la prima tappa con 11"8 su Rovanpera, che poi soffiava la leadership al francese dopo la prima prova sull'asfalto per mantenerla sino alla fine, nonostante il grande ritorno di Kopecky. Per il promettente "flying finn" è questa la seconda vittoria consecutiva nel campionato satellite del mondiale. Ottimo il quarto posto di Kajetanowicz, mentre Solans che si era messo in mostra sulle strade di casa alla fine ha chiuso quinto. Gara sfortunata per Simone Tempestini (Citroen) fermatosi nella seconda tappa che alla fine ha concluso ha invece concluso decimo portando a casa un punto. ●



foto grafie BETTIOL



## PROTON R5 AL MONTE

Era da un po' di tempo che se ne parlava, adesso la notizia è ufficiale, al prossimo Rally Montecarlo ci sarà l'esordio della nuova Proton Iriz R5. Il responsabile del team Chris Mellors ha confermato che due vetture sono state già vendute e che Marcus Gronholm ha già provato la vettura rimanendone favorevolmente impressionato.

## ELENA

Compleanno in prima linea per Daniel Elena. Il copilota di Loeb nove volte iridato ha infatti compiuto venerdì scorso a Salou 46 anni. Auguri!

## BLOCK

Funambolico come sempre Ken Block, navigato da Alex Gelsomino, si è dovuto ritirare alla fine della prima tappa per un cappottamento sull'ultimo crono di La Fatarella.

## TOUR DE CORSE

Confermate le indiscrezioni sul prossimo Tour de Corse. Il parco assistenza resterà a Bastia, con partenza della gara a Porto Vecchio ed arrivo a Calvi. Si rivedranno speciali storiche come nella prima tappa quelle di Bavella, Zerubia e Sartene, nella seconda di Cap Corse, Casta Pietra Moneta e poi La Porta (al contrario), ed infine l'ultimo giorno Monte Maggiore e lo spettacolare crono sul mare di Notre Dame de la Serra che sarà anche la power stage.

## BARCELONA

Il ritorno della super speciale di Barcellona dopo un anno di stop è stato un successo di pubblico. Tantissima gente ed uno splendido sole hanno accompagnato l'evoluzione delle vetture sulla collina di Montjuic, una bella cartolina per il Mondiale Rally.

## SPECIALI

C'era tantissimo pubblico sulle ps soprattutto il venerdì sotto il sole, e così la prima speciale di Gandesa è partita con 10 minuti di ritardo. La pioggia sabato ha invece fatto annullare per motivi di sicurezza (pubblico mal collocato) il primo crono di Savallà.


**LA GRANDE  
IMPRESA**

Seconda vittoria stagionale in Wrc3 per Brazzoli e Beltrame che con la Peugeot 208 R2 della Vieffe Corse gommata Pirelli hanno conquistato il titolo iridato

fotografie BETTIOL

# Brazzoli re del Wrc3

**L'ASSICURATORE CUNESE VINCE GARA E TITOLO: «QUESTO È UN SUCCESSO DI TUTTO IL MOVIMENTO RALLISTICO ITALIANO»**

**S**ALOU - Enrico Brazzoli e Luca Beltrame al volante della Peugeot 208 R2 della Vieffe Corse gommata Pirelli, aggiudicandosi il Rally Catalunya tra le Wrc 3 hanno vinto in Spagna con una gara di anticipo il Mondiale Wrc 3. Una vittoria un po' inaspettata alla vigilia, tant'è che l'assicuratore cuneese si era già iscritto in Australia su una Citroen Ds3 R3 per poter griffare l'ultima edizione del mondiale Wrc 3 istituita dalla Fia nella manche finale del campionato. Un successo arrivato dopo due vittorie (Montecarlo e Catalogna), due secondi posti (Germania e Galles) ed una quarta piazza (Sardegna) per un totale di 98 punti che lo tengono al riparo dagli assalti del finlandese Lario, che ha chiuso a Salou la sua stagione iridata a quota 97, in quanto ha dovuto scartare i 4 punti ottenuti a febbraio in Svezia. «Sono molto emozionato e sono davvero soddisfatto di questo successo - ha com-

mentato all'arrivo il 53enne neo campione del mondo - perché è il successo di tutto il movimento rallistico italiano. Noi siamo una scuderia che ci ha creduto sempre, abbiamo fatto tanti sacrifici correndo senza

alcun aiuto da parte della federazione, grazie ai nostri mezzi, ai nostri sponsor e al supporto gommistico della Pirelli. In gara abbiamo anche approfittato di un clamoroso errore di Lario nella seconda tappa quando ha

## WRC3

Classifica finale Wrc 3: 1. Brazzoli-Beltrame in 3.58'18"3; 2. Lario-Hamalainen a 4'18"0; 3. Cook-Davis (Ford Fiesta R2) a 34'01"5 (tutti su Peugeot 208 R2).

Campionato Wrc 3 classifica dopo la dodicesima prova: 1. Brazzoli 98; 2. Lario 97; 3. Bergkvist 86; 4. Rådström 80; 5. Franceschi 79.



sbagliato percorso, ed è stato così penalizzato dai commissari sportivi, spianandoci così la strada verso il successo. Volevamo vincere questo titolo e per questo motivo ci eravamo iscritti anche in Australia, dove comunque correremo per onorare questo importante successo. Per l'anno prossimo il programma è di correre con una R5 in quattro o cinque gare del mondiale, per noi è il percorso giusto da seguire. La grande soddisfazione è aver vinto combattendo sul campo contro i nostri avversari. Ci siamo riusciti grazie all'esperienza, come a Montecarlo e in Galles, e alla strategia di aver scelto ad inizio stagione le gare giuste». Da segnalare, infine, che un equipaggio italiano aveva vinto in passato solo una volta il titolo nel Wrc 3, era successo due anni fa con Simone Tempestini e Giovanni Bernacchini. ●



# Trentin prima firma

**CON LA SKODA IL VENETO SI IMPONE PER UN SOLO DECIMO DI SECONDO SU FANARI. CECCOLI È 3°. MARCHIORO RESTA LEADER**

**NOCERA UMBRA** - Il Nido dell'Aquila 2018 si conclude con la vittoria di Mauro Trentin e Alice De Marco su Skoda Fabia R5. Il pilota di Montebelluna è riuscito a centrare il suo primo successo stagionale nel Campionato Italiano Rally Terra grazie ad una prestazione davvero convincente nel rally organizzato da PRS Group. Un week end di gara che ha visto l'equipaggio supportato da Step Five quasi sempre davanti, ma riusciti a festeggiare solo all'ultima speciale per un vantaggio di appena un decimo di secondo davanti ai rivali. Tra i protagonisti del CIRT riesce a rispettare ampiamente le aspettative Francesco Fanari, con Silvio Stefanelli anche loro su Fabia R5, che trova il terzo podio nella sua gara. Il driver di Foligno rimane in traiettoria di Trentin fino all'ultimo tratto cronometrato, riuscendo a sfruttare soprattutto la conoscenza della prova lunga "Monte Pennino", ma non riuscendo a completare il sorpasso finale solo per quella frazione di secondo. Completa il podio il sammarinese Daniele Ceccoli, insieme a Piercarlo Capolongo su Fabia R5 che, nonostante il miglior cronometro su due passaggi della "Monte Alago", non riesce a recuperare il gap dalla vet-

ta accumulato su tutte le ripetizioni della "Lanciano".

La gara umbra si conferma una gara indigesta, invece, per il leader del Campionato Nicolò Marchioro che chiude in quarta posizione. Il 27enne padovano, affiancato da Marco Marchetti su Fabia R5, ha faticato particolarmente sulle strade bianche attorno a Nocera Umbra e già nella prima ps è protagonista di un'uscita di strada. Disavventura che si ripete anche nel forcing finale, quando prima accusa una foratura e poi nell'ultimo tratto incappa in un testacoda. Alla fine della corsa Marchioro

porta comunque a casa i punti utili a rimanere in testa alla classifica del CIRT. Quinto posto per il trentino Alessandro Bettega, insieme a Paolo Cargnelutti su Peugeot 208 T16 R5, che non è ri-

uscito a trovare l'assetto giusto sulle prove bagnate con la nuova vettura. Dietro di lui, un buon piazzamento per l'esperto terraiolo padovano Giovanni Manfrinato in coppia con il figlio Michele su Fabia R5. Settima posizione per l'outsider Maurizio Chiarani (Ford Fiesta R5) che si piazza davanti ai due piloti di classe N4. A spuntarla nel duello tra le Mitsubishi Lancer Evo X è l'altro outsider "Mattonen" che riesce ad avere la meglio per appena 1" sul trevigiano Mattia Codato, affiancato da Christian Dinale, particolarmente in sofferenza nel corso della gara per problemi fisici. Completa la top ten assoluta il driver sardo Francesco Tali alla prima in coppia con Simone Crosilla sulla Ford Fiesta Evo2. A ridosso dei primi dieci assoluti si è svolta la sfida tra i giovani piloti provenienti dal CIR Junior. Ad avere la meglio tra le Peugeot 208 R2B è stato il bresciano Jacopo Trevisani, in coppia con Fabio Grimaldi, davanti al toscano Christopher Lucchesi Jr, insieme ad Andrea Cecchi, autore di un buon debutto sulla terra con la vettura francese. Rimane indietro rispetto ai rivali tra gli under 25 il sardo del Terra Michele Liceri, navigato da Salvatore Mendola, mai a suo agio con l'assetto della 208 R2B. Il rally perugino aveva messo in evidenza anche un altro tra gli specialisti dello sterzato come Federico Della Casa con Domenico Pozzi su Fabia R5, che ha però concluso la sua corsa con un capottamento sulla sesta prova. Un Nido dell'Aquila da dimenticare per Davide Cagni, che avrebbe affrontato la sua prima gara sulla Opel Astra OPC insieme a Simone Giorgio. Ma una rottura meccanica lo ha costretto a ritirarsi ancora prima dello shakedown. La lotta per il Campionato Italiano Rally Terra ora è più aperta che mai. Sono in tre, tutti al volante di Skoda Fabia R5, in corsa per il tricolore. Ancora primo nella classifica generale Nicolò Marchioro ora a 61 punti ma con una gara da scartare. Guadagna il secondo posto Mauro Trentin, che con questa vittoria si porta a 58 punti. Terzo posto per Daniele Ceccoli a quota 55 punti, ma con uno scarto già considerato sulla tabella di marcia come Trentin. ●

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Trentin-De Marco in 58'15.5; 2. Fanari-Stefanelli a 0"1; 3. Ceccoli-Capolongo a 26"4; 4. Marchioro-Marchetti a 50"5; 5. Bettega-Cargnelutti (Peugeot 28 T16) a 59"8; 6. G. Manfrinato-M. Manfrinato a 1'43"1; 7. Chiarani-Gallorini (Ford Fiesta R5) a 8'16"6; 8. "Mattonen"-Taglienti (Mitsubishi Lancer Evo X) a 8'35"8; 9. Codato-Dinale (Mitsubishi Lancer Evo X) a 8'36"6; 10. Tali-Crosilla (Ford Fiesta Evo2) a 9'44"4 (gli altri su Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Sulle strade di casa Fanari ha chiuso alle spalle di Trentin, in alto, per un solo decimo di secondo nell'ambito di un Nido dell'Aquila tiratissimo





**TER. BASSO-GRANAI  
2° TITOLO CONSECUTIVO**  
Conquistando la vittoria al Valais, Giandomenico Basso e Lorenzo Granai con la Skoda Fabia R5 hanno conquistato per la seconda volta il Tour European Rally



# Nazionale esportazione

**H**a finito come aveva iniziato: vincendo. Primo in Transilvania, su una Fabia R5 e Lorenzo Granai alle note e di nuovo davanti a tutti al Valais, su un'altra Skoda, ma ancora con Granai a fianco. Tappa e giro, direbbero nel ciclismo. Gara e campionato, si dice nel caso del successo in svizzera di Giandomenico Basso, che gli vale la riconferma del titolo nel Tour European Rally, dopo una stagione certo non facile, da una vettura all'altra, da un navigatore all'altro. Ennesimo titolo di una carriera infinita, dentro e fuori l'Italia. A guardare la classifica assoluta, il nome di Basso è l'unico con la bandiera tricolore accanto: perché? «Sugli altri non saprei che dire - riflette - io quando ho potuto ho sempre corso all'estero. Avendo vinto lo scorso anno avevo la possibilità di disputare una gara "gratuitamente", quindi ho deciso di iniziare con il rally Transilvania. Poi è arrivata l'aiuto delle persone con cui ho corso di volta in volta che mi ha permesso di portare a casa il titolo anche quest'anno. Mi è dispiaciuto non poter competere a Madeira, purtroppo un guasto meccanico ci ha messo fuori gara subito. Peccato: è una gara che mi piace e dove posso andare forte».

**GIANDOMENICO BASSO CONQUISTA ANCORA IL TOUR EUROPEAN RALLY. «IO QUANDO HO POTUTO HO SEMPRE CORSO ALL'ESTERO». IL VENETO SI RACCONTA**

di [Daniele Sgorbini](#)

- La tua è stata una stagione particolare, costruita gara dopo gara, a volte davvero all'ultimo istante. Come si fa a raccogliere e trovare la concentrazione per fare bene, quando si è "costretti" a correre in questo modo, avendo la certezza di poterlo fare solo a pochi giorni dall'evento?

«È complicato ma alla base di tutto c'è la passione e la consapevolezza mia e di chi mi sta vicino di poter essere veloce. Correre così non è bello né tantomeno professionale. Affrontare le gare senza fare nessun test, con vetture e team diversi di volta in volta non è certo facile. Se poi devi cercare di andare forte con l'obbligo morale di non fare danni, è ancora più complicato. Quindi dai, in fin dei conti direi che siamo stati bravi!».

- Se un pilota come Basso, che ha vinto ovunque abbia corso e che continua a farlo tutt'ora, deve fare i salti mortali per mettere assieme una manciata di gara all'anno, significa che qualcosa nel sistema rally si è definitivamente inceppato?

«Posso solo dire che è molto difficile. Purtroppo i Rally in Italia per come sono ora, offrono non molto interesse agli sponsor, alla gente comune e persino



agli appassionati a volte. Manca un po' di visibilità e manca l'interesse per eventi che a volte non sono resi abbastanza spettacolari».

- Manchi dal Tricolore da un paio di stagioni, dopo lo scudetto del 2016. Però l'ambiente del Cir non lo hai mai lasciato del tutto. Hai corso a Roma, suonando tutti i nostri e ti si vede spesso in giro nelle gare nostrane. Come è possibile che nessuno sia riuscito a battere Andreucci neppure quest'anno, con una macchina tecnicamente inferiore e dopo la stagione più travagliata che il toscano abbia mai avuto?

«Riguardo alla macchina tecnicamente inferiore non sono d'accordo: le vetture R5, per regolamento, tendono ad essere abbastanza allineate nelle prestazioni. Quella che ha supportato Andreucci è a tutti gli effetti una squadra ufficiale, per livello di preparazione, capacità e professionalità. Hanno sempre lavorato molto, macinato km di test, affinato tutto ciò che c'era da migliorare. Teniamo presente poi il grande contributo di Pirelli nel fornirgli sempre un prodotto al top. Tra errori di guida e imprevisti tecnici, la stagione travagliata l'hanno avuta un po' tutti, basta guardare la classifica finale per vedere i ritiri e i risultati poco brillanti. Tanto che alla fine il titolo si è deciso all'ultima gara».

- Resta il fatto che quelli in grado di fare la differenza davvero, al momento sono fuori dal Cir. Rossetti torna una volta all'anno al Due Valli e vince, tu fai altrettanto a Roma. Può essere mica solo un caso?

«Non è un caso che sia io che Luca abbiamo sempre gareggiato per vincere...».

IN ITALIA  
MANCA UN PO' DI  
VISIBILITÀ E MANCA  
L'INTERESSE PER  
EVENTI A VOLTE  
RESI NON TROPPO  
SPETTACOLARI

GIANDOMENICO BASSO

”

RICORDO CON  
MOLTA NOSTALGIA  
IL TROFEO  
CINQUECENTO  
È STATO DAVVERO  
FORMATIVO

GIANDOMENICO BASSO

”

- A proposito di Italiano: il dibattito sul momento è quello relativo alle gare su terra. Pare che resterà solo la Sardegna iridata, per un Cir sempre più catramato. Che ne pensi?

«Per me le gare su terra sono belle ma costose, sia per i team e i piloti sia per gli organizzatori. Se poi vogliamo lavorare dal punto di vista di coinvolgere la gente comune, non c'è molta scelta: la terra è per veri appassionati».

- E a parte la terra, potessi fare tre cose per rinvigorire subito l'Italiano, che faresti?

«Non è il mio lavoro però, se dovessi dare il mio contributo, qualche idea l'avrei. Cercherei di creare dei veri e propri eventi di spettacolo. Aggiungo che il Cir dovrebbe avere un maggior chilometraggio di prove speciali, recuperando l'importanza di essere il campionato nazionale principale. Studierei una ricetta che faccia tornare i rally tra la gente: le macchine e i piloti si devono vedere con maggiore facilità, favorendo gli accessi al pubblico, per maggior tempo, magari concentrando più passaggi su singole prove speciali. Poi coinvolgerei le case automobilistiche, i commissari tecnici, gli sponsor tecnici, l'Acì, gli organizzatori delle singole gare, insomma tutto il movimento per creare trofei monomarca che possano consentire ai giovani di iniziare a correre. È da lì che a mio avviso bisogna ripartire: quelli di un tempo erano spettacolari e hanno permesso a molti piloti che poi hanno fatto strada, di imparare e di farsi poi notare. Personalmente ricordo con molta nostalgia il Trofeo Cinquecento. Devono costare poco, garantire l'equità della componente tecnica ed essere formativi».

Il tremendo crash di Pocono, sotto, ha lasciato Wickens, a lato, paralizzato a livello T4, anche se non è detta l'ultima parola per lui...



# Wickens non s'arrende

**IL RISCHIO È CHE NON POSSA TORNARE A CAMMINARE EPPURE IL CORAGGIOSO PILOTA HA TUTTA LA FORZA PER COMBATTERE**

**L**a cosa certa è che nemmeno Robert Wickens sa se potrà tornare a camminare o a fare la sua vita di prima, ma è sicuramente determinato a combattere per ogni possibile progresso. A poco più di due mesi dal tremendo incidente di Pocono nel quale, dopo un contatto con Ryan Hunter-Reay, la sua vettura si era avvitata contro le reti in acciaio del tracciato della Pennsylvania ad una velocità impressionante, il pilota canadese è entrato nel percorso di riabilitazione che lo accompagnerà per la prossima fase della sua vita. Dopo il primo periodo trascorso in ospedale non lontano dal luogo dell'incidente, per stabilizzare le sue condizioni, Wickens è tornato a Indianapolis, trovando posto prima in ospedale e poi in un centro di riabilitazione e fisioterapia, seguito dallo staff della struttura oltre che ovviamente dai medici dell'IndyCar. Sul suo infortunio si sono lette molte informazioni contrastanti. Una situazione dovuta sia al modo un po' approssimativo con cui è stata gestita la notizia da alcuni addetti ai lavori, sia alla poca consapevolezza generale sul tema delle lesioni al midollo spinale. Nelle prime ore, sembrava che Wickens fosse quasi incolume, tanto da far arrabbiare la famiglia, che aveva pubblicato un lungo elenco di danni fisici riportati, per far comprendere lo stato reale delle cose. Già in quel momento, con la diagnosi di "spinal cord injury", era stato intuibile quanto fosse seria la situazione, che coinvolgeva, oltre alle vertebre, anche il midollo: tali lesioni hanno purtroppo sempre con-

sequenze funzionali, nella maggior parte dei casi permanenti.

A causa della lesione, Wickens è paralizzato a livello T4, ovvero dalla quarta vertebra toracica in giù. Dopo aver afferrato appieno la gravità dell'infortunio riportato, nel settore generale si è passati così dall'ottimismo al pessimismo, anche in alcuni casi con poca sensibilità. In realtà, gli ultimi aggiornamenti hanno invece portato una buona notizia, confermata dallo stesso Wickens nel lungo post che ha pubblicato sui social network per fare definitivamente chiarezza.

La sua lesione sembrerebbe incompleta. In altre parole, il suo midollo spinale non è completamente interrotto ma gravemente contuso. Ha una sensibilità parziale e dei piccoli movimenti volontari, che sono già un ottimo punto di partenza, tutto considerato. Una lesione di quel tipo mette infatti in difficoltà tutto il corpo perché coinvolge anche i muscoli del torace, della schiena e gli addominali. Serviranno circa 24 mesi per avere prospettive più realistiche, con la riduzione dell'ematoma, ma ogni lesione rappresenta un caso a parte, e i risultati che si potranno ottenere non sono prevedibili: si tratta purtroppo della realtà quotidiana di tutte le persone che, avendo subito una lesione spinale, non possono far altro che battersi, anche senza previsioni accurate di un possibile risultato. Guardandosi attorno, sono tante le storie difficili sul tema, ma ci sono anche degli esempi positivi, come quello clamoroso di Ryan Shazier, giocatore di football

dei Pittsburgh Steelers.

Dopo aver subito una lesione, è addirittura tornato, pur se in maniera difficoltosa, a camminare da solo a meno di due anni dal suo infortunio. Inizialmente però, la priorità per Wickens sarà rinforzare la parte superiore del corpo per potersi spostare autonomamente e riguadagnare l'auto-sufficienza, effettuando per esempio da solo i trasferimenti, come quello dal letto alla carrozzina. A fare la differenza, anche l'aspetto psicologico, e ad accompagnare Wickens c'è il sostegno unanime di tutta la comunità del motorsport, oltre alla caparbietà che l'ha reso uno dei migliori piloti al mondo.

Protagonisti della sfida anche la fidanzata, Carli Woods, star della rete e del cosplay. Poi, l'amico fraterno James Hinchcliff, che aveva perorato la sua causa facendolo approdare in IndyCar, e a sua volta vittima di un bruttissimo incidente nel 2015. Ovviamente, sempre presente è anche il Team Manager Sam Schmidt, tetraplegico in seguito a un incidente occorsogli nel 2000 sull'ovale di Orlando. Anche Schmidt, nonostante la gravità della sua diagnosi, è stato in grado di fare passi avanti, tornando ad esempio a respirare autonomamente mesi dopo l'accaduto e raggiungendo numerosi altri traguardi sportivi e personali. Non ultimo, l'aver fatto da apripista con una Corvette equipaggiata da comandi sperimentali, alla salita della Pike's Peak. Schmidt, che da manager si troverà a dover sostituire uno dei migliori rookie visti nell'IndyCar nei tempi recenti, non ha mai fatto mistero che, per l'ex pilota DTM nonché campione della Formula Renault 3.5 series nel 2011, un posto in squadra resterà sempre.

Va sempre ricordato che, vista la complessità di questa condizione fortemente invalidante, non esiste una cura definitiva per la lesione spinale anche se ci sono promettenti studi a riguardo. L'unico modo concreto per dare sostegno a Wickens e alle tantissime persone che come lui sono diventate mielose, è quello di supportare la ricerca medica.

**Marco Cortesi**



# UNIVERSITÀ NICCOLÒ CUSANO

LA TUA UNIVERSITÀ



**80 POLI IN ITALIA**



**CAMPUS A ROMA**



**ISCRIZIONI APERTE TUTTO L'ANNO**

**ECONOMIA**

**GIURISPRUDENZA**

**SCIENZE  
POLITICHE**

**PSICOLOGIA**

**SCIENZE DELLA  
FORMAZIONE**

**INGEGNERIA**

**WWW.UNICUSANO.IT**  
**CONTATTI@UNICUSANO.IT**

**800 98 73 73**

# Roda ecco il titolo Gte

Gianluca e Giorgio Roda hanno conquistato il titolo Gte dell'Elms nell'ultimo round andato in scena in Portogallo

FESTA GRANDE PER PAPÀ GIANLUCA E IL FIGLIO GIORGIO. IN LMP2 NUOVO SUCCESSO PER UNITED AUTOSPORTS

## AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Hanson-Albuquerque  
2. Buret-Canal-Stevens; 3. Owen-De Sadeleer-Boyd.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

**N**uovo successo United Autosports alla 4 Ore di Portimao, prova conclusiva dell'Elms. Una gara regolare per l'idolo locale Albuquerque e Hanson, bravi nel gestire le performanti nuove Michelin ed ad approfittare del testacoda iniziale di Rusinov, che faceva precipitare l'Oreca G-Drive campione in fondo al gruppo e della rottura di una sospensione patita dalla Duqueine, leader iniziale della gara. La rimonta di Vergne era pure vanificata da 10" di penalità per "track limits" e per le Ligier si concretizzava un podio pieno, con 2° Buret-Canal-Stewens e 3° Owen-Boyd-De Sadeeler. Buoni i segnali in casa Dallara, non deve ingannare il 9° posto del Hi-

gh Class Racing: in Algarve si è assistito alla miglior gara dell'anno di Villorba Corse, con un Felipe Nasr in grande spolvero e capace di spingere la #47 ad una spettacolare rimonta, dal 9° posto occupato in griglia fino alla testa della gara. Nel suo doppio stint il fresco campione Imsa ha ripetutamente segnato il giro più veloce, fino a portarsi in testa con un bel sorpasso in staccata sull'Oreca di Ragues al 46° giro. Nel rientrare ai box il brasiliano macchiava però la sua prova, andando pericolosamente a tagliare la strada alla Porsche di Ried. Nasr lasciava quindi il volante a Sernagiotto, che rientrato in pista 2° si doveva difendere dagli attacchi della Ligier di

Canal e ripetuti bloccaggi lo costringevano ad un ulteriore pit stop; arrivava poi lo stop and go per la manovra di Nasr ed a poco più di 1h40' dal termine ecco il ricovero ai box che ha tolto ogni velleità alla #47. Sono quindi arrivati a fine stagione i primi veri progressi della Dallara P217, evidenziati non solo da Villorba ma anche dal Adrian Vallés, con Chaves per metà gara stabilmente nei quartieri alti ed il suo compagno Tereschenko autore di un folle doppio speronamento e conseguente penalità di 2'. In LmP3 titolo ai favoriti della vigilia Rlr Motorsport, campioni col 5° posto di Van Uiter-Farano-Garofall, mentre le residue speranze di Mondini sono svanite dopo lo speronamento subito dalla 911 Ebimotors del debuttante Giraudi. Festa grande in casa Roda con Gianluca e Giorgio campioni in Gte, dopo una gara non facile: il primo era inizialmente speronato dalla 488 di Cameron, che strappava estrattore e paraurti alla #88. Ma ciò non impediva a Roda Sr di rimontare e portarsi al comando. Ceduto il volante al figlio Giorgio ecco un altro duro attacco di Scott, ma senza danni. Tocca quindi a Matteo Cairoli portare a podio la Porsche Proton, 3° dietro la gemella vincitrice di Ried-Dienst-Olson ed alla Ferrari Jmw di Griffin-MacDowall-Molina, giunti 2° anche in campionato. Un unico rimpianto è per Cairoli, privato della gioia del titolo per aver disertato la gara di Monza, allora impegnato alla 24 Ore del Nurburgring e sostituito da Bruni. Col senno di poi un vero peccato, il titolo è anche suo.

Diego Fundarò

## QUINTO CENTRO 2018 IN MICHELIN LE MANS CUP PER PICCINI-PIANEZZOLA

### Italiani ad alta quota

Quinto centro in Gt3 per Giacomo Piccini e Sergio Pianezzola nella Michelin Le Mans Cup. Una stagione da incorniciare per i due alfieri del Kessel Racing, capaci anche di 4 pole e rimasti a secco solo nelle due gare della Road to Le Mans. A Portimao il successo è maturato grazie ad uno spettacolare stint iniziale di Pianezzola, addirittura 5° assoluto al termine del 1° giro e completato da Piccini, capace di portare il vantaggio a oltre 50" sulla Ferrari 488 Af Corse di Cioci. Il titolo, colto a Spa con una gara d'anticipo e celebrato in Algarve con una livrea speciale, consentirà ora al team di Ronnie Kessel ed al Dkr vincitore in LmP3 di usufruire dell'invito alla 24 Ore di Le Mans 2019. Per la squadra svizzera non sarà un'esperienza totalmente nuova, in quanto già più volte a supporto della Scuderia Corsa di Giacomo Mattioli, struttura Californiana che con Kessel a Le Mans ha colto una vittoria e due podi nella categoria Am.



# Michael concede il bis

CON DUE PODI AMMERMULLER CONQUISTA PER LA SECONDA VOLTA DI FILA IL TITOLO. ANDLAUER FIRMA UNA DOPPIETTA

**M**ichael Ammermuller per il secondo anno di seguito è il campione della Porsche Mobil 1 Supercup. Il tedesco del Bwt Lechner Racing, ha conquistato in Messico il titolo del monomarca riservato alle vetture della Casa di Stoccarda al termine di una volata finale che si è decisa solamente nell'ultima delle dieci gare di una stagione che sino alla fine ha avuto come leitmotiv la sfida a tre con Nick Yelloly e Thomas Preining, i quali arrivavano tutti raccolti in soli 14 punti. Una sola vittoria, ironia della sorte ottenuta nel primo round di Barcellona, è il bilancio del pilota teutonico che, per un altro verso, è stato estremamente costante collezionando altri sei podi. Gli ultimi due proprio nelle due conclusive gare del campionato, quando ha centrato un secondo ed un terzo posto; punti preziosi che gli hanno consentito di prevalere proprio sull'inglese Yelloly che, da parte sua, ha raccolto un quarto ed un secondo posto. A centrare il successo in entrambe le gare è stato invece Julien Andlauer. Il 19enne pilota francese del team martinet by Almeras, in quella che si è disputa-

ta sabato ha tratto beneficio dalla penalità inflitta a Larry ten Voorde per partenza anticipata, festeggiando così la sua prima vittoria nel campionato dopo i due secondi posti conquistati in Austria ed Ungheria. Gli altri due titoli sono andati all'altro transalpino Florian Latorre, primo tra i Rookies, e al norvegese Roar Lindland, campione nella classe Pro-Am. Ancora una volta positivo il weekend di Mattia Drudi. Anche se a rovinare in parte il weekend del romagnolo è stato l'imprevisto avuto in qualifica nel suo giro buono, quando una vettura si è girata davanti a



lui ad un minuto dallo scadere del tempo. Il pilota del team Dinamic Motorsport ha dovuto prendere il via in gara-1 dalla settima posizione dello schieramento e alla fine ha concluso ottavo. Nella seconda gara di domenica, scattando due posizioni più indietro, si è ancora confermato ottavo. Peccato perché il passo c'era. Al suo attivo quest'anno il miglior secondo posto di Hockenheim e i tre terzi piazzamenti di Silverstone, Spa-Francorchamps e Monza. Due buone gare per il suo compagno di squadra Gianmarco Quaresmini, fresco campione della Carrera Cup Italia e alla prima uscita sull'Autodromo messicano, autore di un 12° ed un 15° posto.

**Dario Lucchese**

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Andlauer; 2. Ammermuller; 3. Preining. Gara-2: 1. Andlauer; 2. Yelloly; 3. Ammermuller.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Con due piazzamenti sul podio, Michael Ammermuller ha conquistato ancora una volta la vittoria in Porsche Supercup imponendo con una vettura del Bwt Lechner Racing



# Italiani protagonisti

**GABRIELE TARQUINI VINCE GARA-3 ED È SEMPRE PIÙ LEADER DELLA SERIE QUANDO MANCA UN ROUND ALLA FINE. ESALTANTE CECCON CON LA GIULIETTA**

di [Antonio Caruccio](#)

**SUZUKA** - Italiani imperatori del Giappone. Nel penultimo appuntamento, dei dieci previsti per la prima edizione del Fia World Touring Car Cup, Kevin Ceccon e Gabriele Tarquini sono stati i protagonisti indiscussi di Suzuka, dividendosi le gare, quelle importanti ovvero la prima e la terza, con un week-end che per entrambi è una pietra miliare. Il Cinghio, grazie al successo di gara-3 maturato per una penalità di cinque secondi inflitta proprio a Ceccon per essersi posizionato male sulla propria piazzola in griglia di partenza, si imbarca verso Macao con 39 punti di vantaggio su Yvan Muller. Il transalpino, autore del podio in gara-1, era riuscito ad agguantare Gabriele a pari punti, ma l'abruzzese domenica ha fatto la differenza, con un confortevole vantaggio. «Mi spiace per Kevin, avrebbe meritato la vittoria. Informato del fatto che avesse la penalità non ho opposto resistenza al suo arrivo, e ho conquistato punti importanti» dice Tarquini. Il bergamasco, dal canto suo, oltre ad aver ottenuto la prima pole della storia dell'Alfa Romeo Giulietta Tcr by Romeo Ferraris nel mondiale, ed una confortevole vittoria in gara-1, domenica si è dovuto sudare il podio. Partito male dal palo, Ceccon era quarto alla prima curva, ma ha rimontato in fretta su Yann Ehrlacher, Aurelien Comte, e lo stesso Tarquini, sino a tagliare per primo il traguardo dell'ultima corsa.

Il capolavoro però era arrivato già in gara-1, quando con un soprasso alla 130R ai danni della Peugeot di Comte, Kevin si era andato a prendere il primo successo mondiale: «Ringrazio Michela (Cerruti) perché senza la sua chiamata in Slovacchia questo non sarebbe stato possibile. Ad un certo punto pensavo che la mia carriera fosse arrivata al capolinea, sarò per sempre riconoscente a lei e Romeo Ferraris per questa chance. Per il resto, non c'è nulla da dire, la nostra vettura è stata semplicemente perfetta», commenta Kevin. I due italiani sono stati protagonisti di una bella rimonta, grazie alla griglia invertita, in gara-2, dove la vittoria è andata a Rob Huff con la Golf, che ha amministrato la Cupra di Pepe Oriola. Giungendo quinto e sesto, col veterano a precedere la nuova promessa nel mondo del turismo tricolore, gli italiani hanno animato la corsa,



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ceccon; 2. Comte; 3. Muller. Gara-2: 1. Huff; 2. Oriola; 3. Michelisz. Gara-3: 1. Tarquini; 2. Comte; 3. Ceccon.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



alle spalle di Norbert Michelisz, che conquistando il podio resta ancora matematicamente in lotta con Tarquini per il titolo sulla Hyundai gemella di casa Brc, ed Aurelien Panis.

Il quarto posto del francese, figlio di Olivier, ex-pilota di Formula Uno, è il miglior risultato dell'Audi, fortemente appesantita dopo le prestazioni dei round cinesi del mese scorso. Terzo italiano in pista è stato Gigi Ferrara. Il barese, in arrivo dal campionato tricolore sempre con la Giulietta dove ha vinto cinque gare e conquistato una pole, ha faticato ad adattarsi alle gomme Yokohama, ma in gara è stato autore di belle rimonte. Tuttavia un contatto con Jean Karl Vernay, nella domenica mattina, ha compromesso la possibilità di essere in griglia nell'ultima corsa. ●





A Suzuka Kevin Ceccon è stato il grande protagonista del penultimo round del Wtcr e ha conquistato la vittoria in gara-1 con la Giulietta e solo una penalizzazione (per essersi piazzato male in griglia) lo ha privato di un'altra vittoria in gara-3 andata a Tarquini che ora comanda il Wtcr con 39 punti di vantaggio su Muller. Sotto a destra Huff, 1° in gara-2



AL SUO POSTO GIGI FERRARA

## Giovanardi lascia la serie

La fine settimana di Suzuka si è aperta con un fulmine a ciel sereno. Fabrizio Giovanardi ha infatti annunciato il suo addio al Fia Wtcr ed all'Alfa del Team Mulsanne. «Non è stata una decisione presa a cuor leggero, c'è sicuramente tanta delusione per non essere riusciti ad ottenere i risultati che avremmo voluto. Purtroppo in Cina gli eventi sono precipitati, anche a causa di problematiche tecniche impossibili da risolvere fuori officina. Mi resta l'orgoglio di aver conquistato i primi punti nel Fia Wtcr con la Giulietta e di aver fatto diverse gare "alla Piedone" nel corso dell'anno e farò di tutto per trovare un progetto che mi permetta di continuare a dare spettacolo e tornare a lottare per le posizioni che contano» il comunicato del modenese. «Il lavoro di Fabrizio è stato fondamentale per la crescita di questa vettura e grazie al suo contributo siamo riusciti ad entrare in Slovacchia per la prima volta in zona punti nel mondiale con le nostre auto, cosa per cui gli saremo per sempre grati», la reazione di Michela Cerruti, responsabile della squadra. Così al suo posto è stato chiamato last minute Gigi Ferrara, vicecampione del Tcr Italy, sempre al volante dell'Alfa.



**S**CARPERIA - Lamborghini "ricalca" il titolo del Campionato Italiano Gran Turismo conquistato la scorsa stagione e si conferma con Giacomo Altoè e Daniel Zampieri al vertice nella maggiore classe GT3. Ad assegnare la corona all'equipaggio del team Antonelli Motorsport, è stata l'ultima gara del conclusivo appuntamento che si è disputato sulla pista del Mugello. Una vittoria a testa in Toscana per il binomio Ferrari della Scuderia Baldini 27 formato da Giancarlo Fisichella e Stefano Gai (che giungeva a questo decisivo round con cinque punti da recuperare proprio su Altoè-Zampieri, tornati al comando dopo il precedente round di Monza) e quello della Audi composto da Baruch e Benoit Treluyer. Ma il quarto posto ottenuto sabato e poi il secondo di gara-2, ha suggellato il successo della Casa di Sant'Agata Bolognese. Prima stagione nel Gt italiano e primo titolo per Altoè, 18 anni compiuti appena tre settimane prima ed il più giovane vincitore nella storia del Tricolore; il primo nella stessa serie per Zampieri, già due volte in trionfo nel Gt Open (2013 e 2014) e campione della F.3 tricolore nel 2009. Ancora una delusione per Gai, il quale come lo scorso anno non è riuscito per un soffio a "bisare" il successo ottenuto nel Tricolore Gt nel 2016. Tutto ciò nonostante le quattro affermazioni conquistate nel corso di quest'anno; una in più rispetto alle vittorie ottenute da Altoè e Zampieri. Questi ultimi sono riusciti a succedere a Alex Frassinetti e Michele Beretta, nel 2017 a segno con la Huracán Gt3 e la Ombra Racing. Un titolo per la Lamborghini che è il 10° messo a segno nei vari campionati internazionali negli ultimi anni: sicuramente il miglior modo per "salutare" il modello attuale, in vista dell'arrivo della nuova Evo. Il weekend del Mugello è stato di fatti in parte dominato proprio dalle Lambo. Zampieri è stato il più veloce nel primo turno di qualifica, mentre Altoè ha colto la pole nella seconda sessione. In tutto questo va evidenziato il supporto della Imperiale Racing, che ha schierato una triade di equipaggi di primo piano. Cominciando da Karol Basz e Vito Postiglione, con il giovane polacco in prima fila nella 2ª gara, che per loro si è poi tradotta in un 3° posto. Subito dietro, nella stessa circostanza, l'altra Lambo di Mirko Bortolotti e Raffaele Giammaria e quella di Marco Mapelli (2° nella Q1) e Liang Jatong, con il secondo equipaggio del team Antonelli Motorsport composto da Loris Spinelli e Lorenzo Veglia subito dietro. Alla fine, come lo scorso anno, Gai ha concluso 2° in campionato, a pari punti con Baruch (al 4° successo ottenuto sempre con compagni di squadra differenti); l'israeliano ha però pagato il minor numero di secondi posti chiudendo così terzo. Al Mugello si sono decise anche le altre classi. Quello della Super Gt Cup è andato a Pietro Perolini, che ha completato il finale di stagione trionfale del team Antonelli Motorsport, centrando ancora due successi con la Huracán in versione Super Trofeo. Nella Gt Cup, Davide Di Benedetto ha invece conquistato con la Porsche della Island Motorsport il suo secondo titolo, dopo quello messo a segno nella Mitjet due anni fa. Sempre nella Gt Cup le ultime due vittorie sono state andate invece a Michele Merendino e all'esordiente Jovan Lazarevic, con un'identica vettura. ●



## Due ragazzi **T**

**LAMBORGHINI VINCE ANCORA LO SCUDETTO NELLA SERIE. A SEGNO DANIEL ZAMPIERI E IL 18ENNE GIACOMO ALTOÈ, IL PIÙ GIOVANE VINCITORE NELLA STORIA DEL TRICOLORE**

di [Dario Lucchese](#)



# 2019 con otto appuntamenti

QUATTRO VALEVOLI PER IL TRICOLORE GT SPRINT E QUATTRO PER LA NUOVA SERIE ENDURANCE. ECCO QUALCHE ANTICIPAZIONE

**O**tto appuntamenti, quattro vavevoli per il Campionato Italiano Gt Sprint ed altrettanti per la nuova serie Endurance. Al Mugello è stato ufficialmente confermato il nuovo format della serie tricolore e il calendario 2019. Otto gare da 50 minuti più un giro dunque per la "sprint", quattro da tre ore (con due soste obbligatorie) per il campionato di durata. Quest'ultimo ammetterà al via equipaggi da due e tre piloti, di cui un solo Pro; nel caso di equipaggi doppi Pro-Am, il "gentleman" dovrà sostenere due "stint" di guida. A tal proposito, è stata anche chiarita la categorizzazione dei piloti, con la Pro che includerà Silver, Gold e Platinum, mentre la Am sarà esclusivamente riservata ai Bronze. Non ci sarà una classifica cumulativa delle due serie, ma un'assoluta per ciascuno dei campionati a cui potranno partecipare tutte le categorizzazioni di equipaggi e da cui verranno estrapolate le classifiche Pro-Am e Am. Il BoP iniziale sarà quello del Blancpain Gt. Per quanto riguarda l'handicap tempo, nel Gt Sprint rimarrà di 15, 10 e 5 secondi, mentre verrà raddoppiato nella Endurance, da dividere per regolamento nelle due soste. Il rifornimento avverrà tramite torre. A fine stagione nel Gt Sprint si dovranno effettuare due scarti; uno solo nella serie di durata. A parte una concomitanza con la gara di Brands Hatch del Blancpain Gt, sono stati evitati altri "clash" con i campionati più importanti, inclusi il Gt Open e la 24 Ore di Le Mans. Il primo round della Endurance sarà a Monza, una settimana prima della tappa brianzola del Blancpain Gt, il 7 aprile. Si proseguirà con Vallelunga (5/5, Sprint), Misano (19/5\*), Imola (9/6\*), Mugello (21/7\*), Vallelunga (15/9, Endurance), Monza (6/10, Sprint) e ancora Mugello (20/10\*). \* Da definire se Sprint o Endurance. ●

# oro

Con un 4° e un 2° posto Altoè e Zampieri, sopra in azione e sotto a sinistra mentre festeggiano, hanno conquistato lo scudetto del Gt tricolore. A fianco Postiglione-Basz sul podio in gara-2. Sotto Gai Fisichella primi in gara-1 e Baruch-Treluyer in trionfo con l'Audi in gara-2



## AL TRAGUARDO

Mugello (Fi), 27-28 ottobre 2018

Gara-1: 1. Fisichella-Gai (Ferrari 488 Gt3) 31 giri in 58'21"343, alla media di 167,176 km/h (1. Gt3); 2. Comandini-Koebolt (Bmw M6 Gt3) a 0'607; 3. Baruch-Treluyer (Audi R8 Lms) a 12'740; 4. Zampieri-Altoè a 14'835; 5. Postiglione-Basz a 15'494; 6. Bortolotti-Giammaria a 20'856; 7. Jiatong-Mapelli a 38'960; 8. Piccioli-De Castro a 1 giro (1. Gt3 Am); 9. Perolini (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1 giro (1. Super Gt Cup); 10. Merendino-Lazarevic (Porsche 991 Gt3 Cup) a 2 giri (1. Gt Cup); 11. Sartori-Di Fant (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 2 giri; 12. D. Di Benedetto (Porsche 997 Gt Cup) a 5 giri; 13. Nicolosi-La Mazza (Porsche 991) a 5 giri; 14. Pisani (Porsche 997 Gt Cup) a 7 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 2° di Mapelli in 1'47"808, alla media di 175,144 km/h.

Gara-2: 1. Baruch-Treluyer (Audi R8 Lms) 24 giri in 59'14"021, alla media di 127,508 km/h; 2. Zampieri-Altoè a 5'239; 3. Postiglione-Basz a 5'358; 4. Bortolotti-Giammaria a 5'540; 5. Jiatong-Mapelli a 55'101; 6. Spinelli-Veglia a 1'20"985; 7. Fisichella-Gai (Ferrari 488 Gt3) a 1'48"943; 8. Comandini-Koebolt (Bmw M6 Gt3) a 1 giro; 9. Perolini (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 1 giro (1. Super Gt Cup); 10. M. Merendino-Lazarevic (Porsche 991) a 2 giri (1. Gt Cup); 11. D. Di Benedetto-Saudo (Porsche 997) a 2 giri; 12. Sartori-Di Fant (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 2 giri; 13. Nicolosi-La Mazza (Porsche 991) a 3 giri; 14. Piccioli-De Castro a 4 giri; 15. Pisani (Porsche 997) a 6 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 12° di Bortolotti in 2'10"513, alla media di 144,675 km/h.

Campionato - Gt3: 1. Altoè-Zampieri 159 punti; 2. Gai 154; 3. Baruch 154; 4. Fisichella 143; 5. Comandini e Postiglione 96; 6. Veglia 90; 7. Fontana-Mancinelli 89; 8. Vedel 65; 10. Barri-Palma 65. Gt Cup: 1. Di Benedetto 220 punti; 2. Sauto 194; 3. Pisani 180; 4. M. Merendino 150; 5. La Mazza 150; 6. Nicolosi 123; 7. Lazarevic 40; 8. "Linos" 27; 9. Guagliardo 12. Super Gt Cup: 1. Perolini 185 punti; 2. Cenedese 111; 3. Valente 110; 4. Galbati 72; 5. Sartori 54; 6. Alessandri e Di Fant 30; 7. Xu-Xu-Pavlovic 27; 8. Perullo 15.



# Fittipaldi col cuore in gola

ENZINO CONQUISTA IL TITOLO AL TERMINE DI UN FINE SETTIMANA DAVVERO  
ROCAMBOLESCO E BATTE IN UN FINALE SENZA RESPIRO LEONARDO LORANDI

di [Dario Lucchese](#)

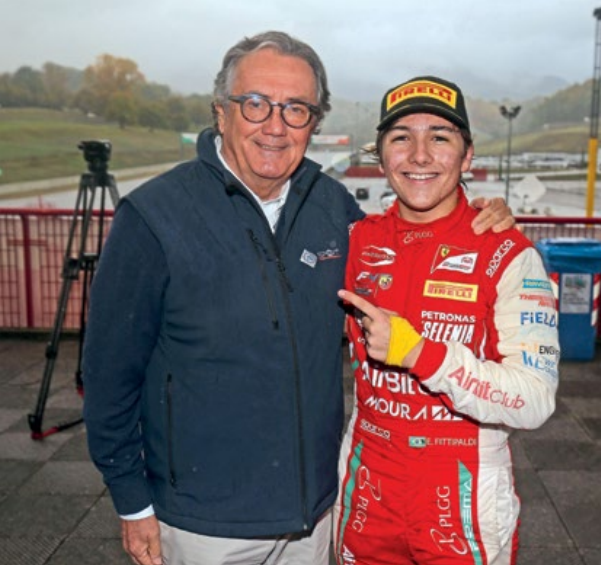
**SCARPERIA** - Finale senza respiro al Mugello per l'Italian F4, che ha incoronato Enzo Fittipaldi. Un titolo che per il pilota del team Prema Theodore Racing (17enne nipote del grande Emerson, al suo secondo anno nella categoria e già inserito nella Ferrari Driver Academy), è giunto al termine

di un weekend rocambolesco in cui è successo veramente di tutto. Del resto non ci si poteva attendere un epilogo differente, considerando che alla vigilia di questo settimo e ultimo appuntamento Leonardo Lorandi, lo stesso Fittipaldi e Olli Caldwell arrivavano tutti e tre con una carta da gioca-

**SUPER-SHOW  
AL MUGELLO**

È finita con la vittoria di Enzo Fittipaldi, sopra e a destra assieme a Giancarlo Minardi e mentre festeggia col team Prema la conclusione vincente della stagione tricolore di Formula 4. Sotto, Lorandi e Caldwell (giunti rispettivamente secondo e terzo in campionato). In basso a destra, Petecov vincitore di gara-1





re, occupando rispettivamente le prime posizioni in campionato. L'inglese, più distanziato, si è pienamente rimesso in gioco vincendo la gara di sabato pomeriggio, l'unica che si è disputata sull'asciutto e quella in cui Lorandi e Fittipaldi si sono "autoeliminati". Il brasiliano ha iniziato centrando in qualifica tre pole di fila, ma al via di gara-1 è retrocesso secondo alle spalle del compagno di squadra Gianluca Petecof. Chi ha dato tuttavia l'impressione di essere estremamente determinato è stato subito Lorandi.

Il pilota della Bhaitech non ha mai mollato la presa, si è portato in scia a Fittipaldi e a otto giri dalla fine lo ha attaccato alla San Donato. Un tentativo di sorpasso risoltosi con un contatto che ha visto il pilota brasiliano volare dritto contro le protezioni, mentre Lorandi è riuscito a proseguire per arrestarsi nel corso dello stesso giro. Petecof si è confermato primo al traguardo; dietro di lui Caldwell, che ha recuperato dei punti preziosi. Quindi il tedesco Andreas Estner, al suo rientro con il Van Amersfoort Racing nella serie italiana (in cui aveva fatto solo un'apparizione lo scorso anno) e al suo primo podio nella categoria che lo ha visto militare nelle ultime due stagioni nel campionato Adac.

Decisamente movimentata la seconda gara, che domenica mattina si è disputata con la pioggia. Se Lorandi con il bagnato ha dimostrato di avere in questa circostanza una marcia in più, a conquistare il successo è stato Fittipaldi. Il brasiliano l'ha spuntata proprio su Lorandi, ma soltanto dopo due partenze, in seguito alla carambola che ha coinvolto ben nove monoposto al primo giro (dopo il via dato in regime di safety car) ed ha causato la bandiera rossa. Ago della bilancia, anche in questo caso, è stato in un certo senso Petecof, terzo al traguardo davanti a Caldwell. Poi il rush finale di gara-3, ancora sotto il diluvio. E ancora una vittoria di Fittipaldi, la settimana di questa stagione.

Alle sue spalle hanno concluso nell'ordine Petecof e Caldwell. Lorandi, che si avviava nono, ha fatto il possibile. Ma le due safety car e il poco tempo a disposizione non gli hanno consentito di andare oltre il quinto posto finale, chiudendo da vicecampione alle spalle del compagno di squadra Petr Ptacek. Le ultime tre vittorie nella classe Rookie sono andate a Gianluca Petecof, con il titolo tuttavia già assegnato nel precedente round di Vallelunga proprio a Ptacek. ●

## AL TRAGUARDO

Mugello (Fi), 27-28 ottobre 2018  
Gara-1: 1. Petecof 17 giri in 31'01"515, alla media di 232,7 km/h (1° Rookie); 2. Caldwell a 2'591; 3. A. Estner a 10'859; 4. Alatalo a 12'267; 5. Carrara a 14'064; 6. Ptacek a 16'251; 7. Krutten a 16'425; 8. A. Famularo a 18'178; 9. Moretti a 19'663; 10. S. Estner a 20'345; 11. Laganella a 25'463; 12. Lucas Alecco a 29'822; 13. Rasmussen a 29'761; 14. Colombo a 30'561; 15. Cohen a 31'054; 16. Morozov a 31'392; 17. Salmenautio a 32'415; 18. Azman a 32'901; 19. Al Qubaisi a 35'545; 20. Vebster a 43'849; 21. Deledda a 1'01'559; 22. Marinangeli a 1'02'675; 23. Cordeel a 1 giro; 24. L. Lorandi a 2 giri; 25. Cipriani a 2 giri; 26. Dell'Accio a 3 giri; 27. Malvestiti a 4 giri; 28. F. Venditti a 5 giri.

Giro più veloce: il 4° di Malvestiti in 1'48"259.

Gara-2: 1. Fittipaldi 9 giri in 27'11"104, alla media di 104,185 km/h; 2. Lorandi a 2'383; 3. Petecof a 8'482 (1° Rookie); 4. Caldwell a 11'141; 5. Carrara a 15'329; 6. Saucy a 18'152; 7. Malvestiti a 18'984; 8. A. Estner a 26'203; 9. Colombo a 28'184; 10. Alatalo a 30'944; 11. Moretti a 31'534; 12. Cordeel a 42'113; 13. A. Famularo a 46'178; 14. Cohen a 47'116; 15. S. Estner a 54'049; 16. Vebster a 59'707; 17. Morozov a 1'07'288; 18. Dell'Accio a 1'10'100; 19. Salmenautio a 1'13'428; 20. F. Venditti a 1'45'187; 21. Al Qubaisi a 2 giri.

Giro più veloce: l'8° di Lorandi in 2'08"213, alla media di 147,270 km/h.

Gara-3: 1. Fittipaldi 8 giri in 26'40"852, alla media di 94,359 km/h; 2. Petecof a 0'706 (1° Rookie); 3. Caldwell a 1'188; 4. Ptacek a 2'120; 5. L. Lorandi a 2'790; 6. Malvestiti a 3'716; 7. Carrara a 4'379; 8. Moretti a 5'536; 9. A. Estner a 5'865; 10. Colombo a 7'665; 11. Krutten a 10'119; 12. Alatalo a 11'179; 13. Cordeel a 11'832; 14. Vebster a 12'761; 15. A. Famularo a 14'133; 16. Cohen a 15'567; 17. Cipriani a 17'444; 18. Salmenautio a 19'039; 19. Azman a 20'031; 20. F. Venditti a 20'594; 21. Al Qubaisi a 21'200; 22. Saucy a 22'323; 23. Dell'Accio a 23'655; 24. Lucas Alecco (Van Amersfoort Racing) a 24'908; 25. Rasmussen a 1'17'611; 26. S. Estner a 2 giri; 27. Morozov a 3 giri; 28. Deledda a 3 giri; 29. Marinangeli a 3 giri.

Giro più veloce: il 5° di Fittipaldi in 2'19"711, alla media di 135,150 km/h.

Il campionato

Assoluta: 1. Fittipaldi 303 punti; 2. L. Lorandi 282; 3. Caldwell 262; 4. Petecof 186; 5. Ptacek 182; 6. Malvestiti 173; 7. Carrara 112; 8. Alatalo 105; 9. Rodriguez 78; 10. Vesti 68.

Rookie: 1. Ptacek 365 punti; 2. Petecof 343; 3. Krutten 193; 4. Laganella 174; 5. Moretti 161; 6. Morozov 139; 7. A. Famularo 125; 8. Cohen 102; 9. Morricono 100; 10. Rasmussen 92.



## DA CINQUE ANNI DOMINA LA CATEGORIA

# Un'altra firma della Prema

Con Enzo Fittipaldi, il team Prema Theodore Racing ha conquistato il secondo titolo Piloti di quest'anno. Dopo avere celebrato il successo di Mick Schumacher nel Fia F3, la squadra vicentina è andata a segno anche nella F4 italiana ed ha apposto il suo quarto sigillo in totale nelle cinque edizioni della serie tricolore finora disputate. Dal trionfo nel 2014 con Lance Stroll, a quello dell'anno successivo ottenuto con l'estone Ralf Aron. Poi una battuta d'arresto nel 2016, quando fu Marco Siebert a laurearsi campione; l'argentino della Jenzer in quella occasione riuscì a mettere dietro proprio Mick Schumacher, che era alla sua seconda stagione nella categoria. Lo scorso anno, ancora un successo Prema, questa volta con il neozelandese Marcus Armstrong. In cinque anni il campionato italiano ha laureato cinque campioni di altrettante nazionalità. Unica nota stonata, il fatto che nessun italiano sia ancora riuscito a scrivere il proprio nome nell'albo d'oro. Ci ha provato quest'anno Leonardo Lorandi, che ha concluso secondo. Un'impresa in cui prima di lui era riuscito nel 2014 Mattia Drudi, all'epoca autore di quattro vittorie con la Cram. Cinque invece i successi messi a segno quest'anno dal bresciano del team Bhaitech.





# Pollini all'ultimo tuffo

**UN 29ENNE  
D'ASSALTO**

Si è conclusa con la vittoria del 29enne Matteo Pollini la prima edizione del Tricolore Prototipi in regime di monarca con le Wolf GB08 Thunder

**S**CARPERIA - Matteo Pollini è il campione italiano Sport Prototipi. Ad assegnare il titolo della serie tricolore, alla sua prima edizione in regime di monarca con le Wolf GB08 Thunder, è stata l'ultima gara del conclusivo appuntamento della stagione disputata al Mugello con il bagnato. La pioggia ha portato bene al pilota del team Giacomo Race. Il 29enne di Desenzano, arrivava sul circuito toscano con soli tre punti da recuperare nei confronti di Lorenzo Pegoraro. La prima delle due gare del weekend ha poi ridotto a due la lotta per il titolo, con Andrea Gagliardini, Simone Riccitelli, Giacomo Pollini e Dario Capitanio (assente, come nella precedente tappa di Varelungna) tagliati fuori dai giochi. A imporsi nella circostanza è stato invece Claudio Giudice, che solo negli ultimi minuti ha letteralmente beffato lo stesso Matteo Pollini, autore della pole e poi al comando fino a due giri dal traguardo, quando un'indecisione in una fase condizionata dalle bandiere gialle, lo ha fatto retrocedere secondo.

Un piazzamento che ha consentito comunque al pi-

**MATTEO  
CONQUISTA  
IL TITOLO SOTTO  
LA PIOGGIA  
DEL ROUND  
FINALE DELLA  
SERIE E CHIUDE  
L'ANNATA  
DAVANTI AL  
CUGINO GIACOMO  
E A PEGORARO**

di **Dario Lucchese**

lota lombardo di ritornare in testa alla classifica, chiudendo davanti al cugino Giacomo e allo stesso Pegoraro, scivolato secondo con un "gap" di cinque lunghezze. Domenica il via in regime di safety car, con Gianluca Carboni in pole per l'inversione sulla griglia dei primi sei del precedente ordine d'arrivo. Dietro di lui Simone Riccitelli; poi Pegoraro, Giacomo e Matteo Pollini. Dopo una tornata in regime di neutralizzazione, Carboni si è mantenuto al comando. Ma è stato proprio Giacomo Pollini ad avere il migliore spunto iniziale, portandosi secondo e poi balzando in testa all'inizio del terzo giro. Terzo è rimasto Pegoraro, mentre Matteo Pollini ha





## AL TRAGUARDO

Mugello (Fi), 27-28 ottobre 2018  
Gara-1: 1. Giudice 15 giri in 26'55"036, alla media di 175,370 km/h; 2. M. Pollini a 0"769; 3. G. Pollini a 1"498; 4. Pegoraro a 6"120; 5. Riccitelli a 8"695; 6. Carboni a 16"356; 7. Borelli a 17"660; 8. Menczer a 17"695; 9. Gagliardini a 18"940; 10. Caliceti a 26"756; 11. Uboldi a 42"753; 12. Mobine a 43"771; 13. Eckardt a 1'14"744; 14. Hulten a 1 giro; 15. Mastroberardino a 4 giri; 16. Zanardini a 5 giri.

Giro più veloce: il 6° di Pollini in 1'46"020, alla media di 178,098 km/h.

Gara-2: 1. G. Pollini 11 giri in 28'18"307, alla media di 122,299 km/h; 2. Carboni a 7"572; 3. Riccitelli a 9"198; 4. Pegoraro a 10"068; 5. M. Pollini a 20"885; 6. Zanardini a 49"575; 7. Menczer a 52"931; 8. Caliceti a 1'20"687; 9. Mobine a 1'30"777; 10. Borelli a 1'41"244; 11. Eckardt a 1'43"067; 12. Mastroberardino a 1'43"326; 13. Hulten a 1 giro; 14. Giudice a 1 giro; 15. Uboldi a 4 giri; 16. Gagliardini a 4 giri.

Giro più veloce: il 10° di Zanardini in 2'16"213, alla media di 138,621 km/h.

Campionato: 1. M. Pollini 124 punti; 2. Pegoraro 120; 3. G. Pollini 106; 4. Riccitelli 93; 5. Gagliardini 85; 6. Giudice 80; 7. Capitano 80; 8. Uboldi 59; 9. Carboni 56; 10. Hulten 54.

perso una posizione scivolando sesto. Al sesto giro Pegoraro è stato superato da Riccitelli. Gagliardini è invece finito sulla sabbia dopo un contatto con Mirko Zanardini. Quest'ultimo ha superato anche Pegoraro, ma su di lui è pesata una doppia penalità (per un'irregolarità in partenza ed un contatto avuto sempre nelle prime fasi) che poi lo ha fatto retrocedere sesto. Alla fine ha vinto Pollini, ma quello "sbagliato". Carboni ha preservato la seconda posizione, "bissando" così il podio ottenuto sulla stessa pista lo scorso luglio e Riccitelli ha concluso sul gradino più basso del podio, confermando le sue ottime doti anche in condizioni difficili; un mix di talento ed intuito che gli ha consentito di scavalcare Giudice nella classifica della Coppa Acì Sport Under 25. Il quarto posto messo a segno proprio davanti a Matteo Pollini, non ha consentito a Pegoraro di spuntarla. Al pilota della Best Lap è andato comunque il titolo Rookie. Due vincitori e tre differenti campioni pertanto, in questo rush finale. Per la famiglia Pollini una vera e propria festa, proprio nella gara che ha visto le Wolf del Tricolore fare il loro esordio con la pioggia. ●

**Nel giorno in cui suo cugino Matteo ha vinto il titolo, Giacomo Pollini 1° in gara-2 ha chiuso alle sue spalle in campionato. Sopra a destra, Giudice che ha conquistato la vittoria nella prima sfida**



DAL 17 AL 18 NOVEMBRE IN PROVA UNICA A FRANCIACORTA

## Ora c'è la Winter Series

Martedì di questa settimana verranno definiti 24 dei 26 posti disponibili sullo schieramento del Campionato Italiano Sport Prototipi 2019. A luglio erano arrivate già le prime sei conferme e a metà ottobre è scaduto il diritto di prelazione per le 20 vetture schierate durante questa stagione; di queste ne sono state confermate 18. Numeri insomma positivi per la serie tricolore, che quest'anno è partita con il vento a favore. Intanto si sta lavorando per organizzare una Winter Series, in programma nel fine settimana del 17 e 18 novembre sul circuito di Franciacorta. L'evento si svolgerà appunto in prova unica e si articolerà su tre gare, ciascuna della durata di 25 minuti. Ammesse al via sia le vetture che hanno partecipato al campionato appena concluso, sia quelle che hanno formalizzato la loro adesione nell'ottica della prossima stagione. A proposito del nuovo anno, dal punto di vista tecnico è stato confermato che non verranno introdotte modifiche di sorta. Identico sarà anche il format dei weekend, che continuerà ad articolarsi su due gare di 25 minuti più un giro. Idem per il calendario, che includerà sempre sei doppi appuntamenti.



## Barberini concede il tris

**TROFEO ABARTH SELENIA** IL TOSCANO VINCE GARA-1 E PER LA TERZA VOLTA METTE LE MANI SUL TROFEO

**SCARPERIA** - Finale di stagione entusiasmante quello del Trofeo Abarth Selenia Italia sul difficile Circuito del Mugello. Se il toscano Cosimo Barberini ha chiuso la stagione vincendo il trofeo per la terza volta vincendo gara-1, il duello per la posizione di vicecampione è stato combattutissimo fino all'ultimo giro e ha visto prevalere il giovane italiano Andrea Mabellini sul finlandese, ormai veterano del Trofeo, Juuso Pajuranta, che per alcune gare è stato anche candidato alla vittoria assoluta.

E' proprio Pajuranta partiva favorito in questo settimo e ultimo round al Mugello: dopo aver girato velocissimo nelle due sessioni di qualifiche di venerdì, si aggiudicava la pole di sabato, davanti a Barberini e Mabellini. Ma in gara-1 le cose si ribaltavano in fretta: dopo una partenza accorta, Barberini, al quinto giro, infilava all'interno della Bucine il rivale portandosi in testa, posizione che non abbandonava più fino a fine gara, ottenendo i 25 punti utili alla conquista del campionato. Andrea Mabellini, vera rivelazione di campionato che, approfittando

do della distrazione di Pajuranta, riusciva a posizionarsi al secondo posto inserendosi a gamba tesa nella lotta alla posizione da vicecampione. Gara-2 inizia dietro la safety car e sotto la pioggia, come da tradizione a griglie invertite. Situazione che favoriva Fabio Francia, esordiente al volante dell'Abarth 695 che, con una gara pressoché impeccabile, sfoderava esperienza e classe per vincere in solitaria davanti

allo svedese Robin Appelqvist.

Barberini usciva di pista e la lotta tra Pajuranta e Mabellini si risolveva al penultimo giro con il sorpasso dell'italiano, che valeva il podio e, soprattutto, la piazza d'onore in campionato. Tra le Abarth 500 doppio successo in gara del rientrante Franco Cimarelli e in campionato del giovanissimo Filippo Lazzaroni.

**Roberto Valentini**

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Barberini; 2. Mabellini; 3. Pajuranta. Gara-2: 1. Francia; 2. Appelqvist; 3. Mabellini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

## Pigoli chiude la pratica

**SUPERCUP** IL COMASCO VINCE IL TITOLO, NELL'ULTIMO ROUND VITTORIE DI DEL CASTELLO E DI CIMARELLI

**SCARPERIA** - Al Mugello, nell'ultimo round del Trofeo Supercup giunto quest'anno alla sua quarta edizione, a Max Pigoli è bastato il 2° posto di gara-1 per confermarsi campione assoluto del Trofeo Supercar Series (che include Gt e Turismo V8) e della classe Gt2. Un successo quasi scontato per il comasco, nonostante le due conclusive vittorie siano andate alle Porsche di Roberto Del Castello e a Franco Cimarelli, quest'ultimo alla sua prima affermazione di questa stagione

e 3° in gara-1. A completare invece il podio del raggruppamento superiore, la domenica sono stati nell'ordine lo stesso Del Castello e Giuseppe Ghezzi. 4 gare e 4 vincitori differenti, con Riccardo Missiroli e Matteo Leone ad imporsi nella 2ª Divisione, entrambi su Giulietta

della Leone Motorsport. Ma tornando al discorso titoli, a centrare quello assoluto fino a 2000 e della classe Turismo 6 è stato Fausto Amendolagine. Giulio Valentini si è invece imposto nell'assoluta Turismo e nella classe Turismo 1.

Buona prova di Fabrizio Paolo Tablò, che ha conquistato la classe Clio Rs Cup. Il pilota della Faro Racing in gara-1 aveva concluso 2°, ma una penalizzazione in seguito a un contatto lo ha retrocesso 6°, con Andrea Dalla Bona e

Mario Beltrami risaliti rispettivamente 2° e 3°. Poi Tablò si è preso la rivincita in gara-2, con il bagnato, finendo questa volta terzo assoluto alle spalle della Mini di Fausto Flavi. Tra i nomi da evidenziare, quello di Piergiorgio Ottuzzi, alla sua seconda apparizione nella serie, che si è imposto in entrambe le gare nell'assoluta fino a 2 litri. Si è conclusa così una stagione che ha fatto registrare un picco di 75 vetture nel quarto round di Imola, numero record da quando è stato istituito il campionato.

**Dario Lucchese**

### AL TRAGUARDO

1. Div.: Gara-1: 1. R. Del Castello. Gara-2: 1. Cimarelli. 1. Div.: Gara-1: 1. Missiroli. Gara-2: 1. Leone.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Con la vittoria catturata in gara-1, Cosimo Barberini ha vinto per la terza volta il Trofeo Abarth Selenia

**PER LA TERZA VOLTA  
IL ROMANO DA GUINNESS**

Con la Ferrari 458, Fabio Barone è entrato per la terza volta nel World Guinness Record. Stavolta ha firmato l'impresa sugli oltre 8 km della Valle del Dades, tracciato tutto curve sui monte dell'Atlante in Marocco

# Barone senza limiti

## NUOVO RECORD DI FABIO CHE STAVOLTA FIRMA L'IMPRESA IN MAROCCO SULL'INCREDIBILE TRACCIATO DELLA VALLE DEL DADES

**U**na freccia rossa tra terra e cielo: Fabio Barone, al volante della sua Ferrari 458 Italia, ha conquistato il record di velocità sull'impegnativo tracciato della Valle del Dades, in Marocco in meno di 5 minuti con il tempo di 4'42"65. Per il pilota romano si tratta del terzo record, dopo le precedenti esperienze vincenti sulla Transfagarasan, la tortuosa strada nei Carpazi in Romania ed i 99 tornanti della Tianmen Mountain Road in Cina, considerata la strada più pericolosa del mondo. Nessuno come lui: Fabio Barone con la sua impresa scrive il suo nome per la terza volta nel World Guinness Record, in 3 continenti diversi, entrando così nella storia del Motorsport.

Teatro della cavalcata vincente, uno dei luoghi più spettacolari e scenografici del Marocco, sui monti dell'Atlante: un per-

corso di oltre 8 km, tutto curve e senza parapetto, senza un attimo di respiro al pilota, con un insidioso tratto in discesa che mette a dura prova sospensioni e gomme e con l'aggiunta di un meteo spesso capriccioso, che alterna nella stessa giornata condizioni di caldo estremo e piogge improvvise, con venti carichi di sabbia che arrivano dal deserto. Un contesto aspro e selvaggio, che ha reso ancor più epica la lotta contro il cronometro. Fabio Barone ha corso senza ausilio di navigatore a bordo per non mettere a repentaglio l'incolumità altrui e il tempo ottenuto costituisce il nuovo record ufficiale sul tracciato marocchino. Appena uscito dalla vettura e visibilmente soddisfatto per il risultato raggiunto, ma anche affaticato per il notevole impegno della guida al limite, Fabio ha dichiarato: «È senza dubbio la strada

più pericolosa al mondo. Sono orgoglioso di aver messo a segno questo record e di aver rappresentato l'Italia qui in Marocco. Ringrazio le autorità locali, sua eccellenza l'ambasciatore del Marocco in Italia e tutto il mio team che hanno reso possibile questa impresa». Nella sua cavalcata vincente, Fabio si è avvalso dell'aiuto di importanti partner tecnici: Michelin per le gomme, Oz per i cerchi, Mafra e I Wrap Roma per la carrozzeria, mentre un sostegno importante è arrivato dalle autorità marocchine che hanno agevolato lo svolgimento della prova, oltre al supporto logistico assicurato da Air Maroc e Gnv. Il record in Marocco dovrebbe essere l'ultimo per Fabio, almeno nelle forme estreme e rischiose che hanno distinto questa e le precedenti imprese: ma conoscendo il carattere del romano, sempre pronto a mettersi in gioco per esplorare nuovi universi, è facile pensare che presto sentiremo ancora parlare di lui.

### Chi è Fabio Barone

Si ama definire un passionista e sognatore, Presidente del più importante Ferrari Club in Italia "Passione Rossa" definito da molti un gentleman driver 2.0 per la ricerca delle sfide uniche al mondo come quella di essere stato l'unico ad aver corso contro una Biga nella fantastica arena di Ben Hur facendo parlare di se dalla Cnn al New York Times, il suo motto? I sogni sono contagiosi.

### La Ferrari dei record

Compagna fedele delle imprese di Fabio Barone è la sua Ferrari 458 Italia: un modello unico con potenza non dichiarata..., modificata appositamente per l'impresa in terra d'Africa grazie alle mani sapienti dell'elaboratore Capristo e di Leone Motor, che sono intervenuti sull'elettronica e la gestione della potenza in funzione del tracciato da affrontare. ●





# Donna in Carrera

VICKY PIRIA RACCONTA LA SUA ESPERIENZA  
NELLA SERIE DI PORSCHE ITALIA COME NOSTRA TESTER

di [Dario Lucchese](#)

**E**sorto e secondo posto in Silver Cup, nell'apuntamento del Mugello. In occasione del suo debutto nella Carrera Cup Italia, lo scorso luglio, Vicky Piria ha confermato una volta in più di avere tanta grinta. Anche per dare del filo da torcere a quelli che sono ormai gli abitué del monomarca tricolore riservato alle vetture della Casa di Stoccarda. Sfortuna a parte (come il contatto in cui è stata coinvolta e che l'ha costretta al ritiro in gara-1 dopo soli due giri), la "iron lady" delle ruote scoperte ha avuto l'opportunità di confrontarsi in un contesto inedito. Per l'occasione guidando la "guest car" nella caratteristica livrea celebrativa dei 70 anni di Porsche, in rappresentanza del mensile Auto. Unica donna quest'anno al via del campionato, non ha deluso le aspettative, centrando appunto il podio. «Ho avuto fin dall'inizio del weekend una sensazione molto positiva - ha spiegato la Piria - La Carrera Cup Italia è un campionato che ho sempre seguito con molto interesse, dai tempi in cui correvo nella Formula Abarth, anche se all'epoca mi ero mentalmente focalizzata sulle monoposto. In questo monomarca ho visto nascere e formarsi grandi piloti. Quindi, sono stata felice di potervi fare il mio esordio. Inoltre, venendo da un lungo periodo di assenza dalle gare, è stata un'esplosione di "prime volte».



**- A Vittoria "Vicky" Piria, 24 anni, un trascorso tra F.Renault, F.Abarth, Gp3 e Euro F.3 Open, abbiamo chiesto come ha trovato la vettura e quali sono i suoi punti di forza?**

«La 991 GT3 Cup è veramente impressionante sotto l'aspetto delle prestazioni. È senza dubbio divertente e molto veloce nei rettilinei, nonostante quella di cui io disponevo fosse una vettura di prima generazione, che ha un po' di cavalli in meno rispetto al modello più evoluto. A dispetto di altre Gt che ho avuto modo di provare e che richiedono una guida tecnicamente più semplice, la Porsche vuole un approccio più "cattivo". È inoltre difficile capirne il limite, perché ogni volta che credi di averlo raggiunto ti dà l'impressione di poterti dare di più. La frenata è molto efficiente, ma con l'abs è stata resa anche più semplice; un elemento che tuttavia non ha precluso la performance. L'aerodinamica ha un buon carico. In generale la vettura è molto reattiva e leggera e va sfruttato al massimo il trasferimento di carico».

**- Al Mugello c'erano tanti nomi importanti... Avendo corso in vari campionati, hai avuto modo di sondarne il livello?**

«Direi che il "target" è abbastanza alto. Al via ci sono diversi specialisti delle vetture Porsche. Uno

di loro è Enrico Fulgenzi, che partecipa da diversi anni al campionato. A lui si contrappongono anche tantissimi giovani, che reputo essere già un punto di riferimento nello scenario delle Gt. Vedi per esempio Gianmarco Quaresmini, che non a caso ha poi conquistato il titolo. In qualifica erano tutti veramente vicinissimi e ciò prova il fatto che la Carrera Cup Italia è estremamente selettiva e per questo anche formativa».

**- Tu hai un'importante esperienza in monoposto. Cosa può dare Porsche a chi arriva dalle ruote scoperte?**

«Mi sento di dire che per chi vi arriva dalle ruote scoperte e quasi come iniziare da zero. È importante mantenere il metodo tecnico, ma poi la guida deve essere completamente riadattata a una vettura che è molto particolare e pretende di essere guidata solo in un modo tutto suo. Sicuramente un po' più di sterzo, anche in funzione del baricentro e del particolare posizionamento del motore».

**- Raccontaci il fine settimana del Mugello.**

«Il weekend per me è stato, oltre che estremamente stimolante, assolutamente positivo. Nelle prove libere ho cercato di imparare il più possibile della vettura, senza cercare ovviamente la prestazione pura. Mi sono concentrata sui dettagli e le piccole cose, cercando di acquisire più informazioni possibili, parlando molto con Mattia Drudi, che è sempre stato al mio fianco come "coach", ed i ragazzi del team Dinamic Motorsport. Nelle qualifiche ho girato per la prima volta la gomma nuova; sono riuscita subito a interpretarla, sfruttandola molto bene ed ottenendo dei tempi dignitosi. Peccato che nella prima gara sia rimasta coinvolta in un incidente, mentre nella seconda ho recuperato diverse posizioni e alla fine ho potuto concludere seconda tra le Silver».

**- Come ti è stato d'aiuto Drudi?**

«Direi che i suoi consigli si sono rivelati fondamentali. Oltre a conoscere bene la vettura, non ci dimentichiamo che anche lui proviene dalle monoposto. Forse anche per questo l'intesa è stata ottima. È anche grazie ai suoi suggerimenti che ho capito immediatamente quale fosse la strada giusta per riadattare il mio stile di guida a una vera e propria Gt. Con la Porsche avevo avuto modo di completare solo un paio di giri di test a Imola, qualche mese prima. Anche nel programma Scholarship che si svolge nel contesto dello stesso weekend, ho trovato dei buoni spunti. C'è un vero confronto tra i piloti che vi partecipano e ciò aiuta un po' tutti ad alzare l'asticella».

**- Chi ti ha impressionato tra gli altri piloti che hai potuto vedere in azione da vicino?**

«Sono tutti molto veloci. Sicuramente, come ho già detto, Quaresmini è uno molto lucido e razionale in gara, quando bisogna pensare in ottica campionato, e in grado di osare un po' se occorre fare la differenza. Ma anche tutti gli altri piloti dello Scholarship hanno una marcia in più».

**- Cosa significa guidare una Porsche al Mugello?**

«Pura libidine. Anche nel veloce la macchina va guidata molto di sensibilità. D'altronde, se uno guarda i tempi, in confronto a una Gt3 c'è ben poca differenza». ●

#### VICKY VA VELOCE

Vicky Piria ha corso in Carrera Cup Italia nel round andato in scena in estate sulla pista del Mugello. All'esordio ha conquistato la seconda piazza in Silver Cup

GUIDARE LA  
PORSCHÉ AL  
MUGELLO È STATA  
PURA LIBIDINE.  
ANCHE NEL VELOCE  
SERVE TANTA  
SENSIBILITÀ

VICKY PIRIA



# Chiedimi se son

LA NUOVA AVVENTURA IN F.E. LE PROSPETTIVE PER STAGIONE 5.  
LE SENSAZIONI DOPO I PRIMI TEST. MASSA ELETTRIZZATO

*Alessandro Bucci*



SUTTON-IMAGES.COM

# o Felipe



## *I primi passi in Formula E*

Con i test collettivi a Valencia è iniziata ufficialmente la stagione 5 di Formula E, la prima di Felipe Massa nella serie

**F**elipe Massa è il primo vice Campione del Mondo di F.1 a fare il grande salto nell'ancora giovane categoria della F.E, campionato sempre più in espansione che, a partire dalla stagione 2018-2019 (la quinta della sua storia), vedrà le avveniristiche vetture E-Gen 2 scendere in pista senza la formula del cambio macchina a metà gara, una novità importante ai fini dello show, dell'evoluzione tecnologica e della sicurezza. Il primo assaggio di F.E per l'ex ferrarista è stato decisamente positivo nei test di Valencia dove, il nostro, ha centrato sistematicamente la top 10 con la Venturi VFE-05, fatta eccezione per l'ultimo turno nel quale, Felipe, è rimasto a corto di batteria dovendo rientrare anzitempo ai box. In particolare Massa ha brillato nel mattino di venerdì 17 ottobre, siglando il 5° tempo alle spalle di Lucas Di Grassi (campione FE 2016-2017) del team Audi, precedendo il più esperto compagno di squadra Edoardo Mortara. Reduce

da due stagioni difficili in Williams-Mercedes nel blasonato campionato di F.1, dove è stato richiamato nel 2017 per fare "da chioccia" al giovanissimo Lance Stroll a ritiro già annunciato l'anno precedente con tanto di saluti commossi al proprio pubblico – di fatto il ritiro più breve nella storia F.1- Felipe ha deciso di affrontare una sfida tutta nuova alla corte di Susie Wolff, consapevole di poter contribuire alla crescita dell'eletto-show in attesa che altri grandi piloti o campioni del-

”

*Sono davvero molto soddisfatto dopo i test di Valencia con Venturi*

**Felipe Massa**

la massima serie decidano di compiere il difficile balzo. Il brasiliano di San Paolo, facendo una comparazione tra le sue prestazioni e quelle dei compagni di squadra e dei veterani del circus full-electric nei test iberici, si è detto fiducioso di poter continuare la parabola di apprendimento, stupito dai tanti stili di guida applicabili alla vettura a seconda delle fasi di prova. Il rinnovamento che ha recentemente investito il team Venturi, in F.E dalla stagione inaugurale senza aver mai ottenuto una vittoria, è uno stimolo molto importante per Felipe, inizialmente scettico sulla possibilità di riprendere a correre con la scuderia co-fondata dalla casa Venturi Automobiles e dal famosissimo attore Leonardo Di Caprio. La partnership siglata con HWA dal team monegasco nella stagione 2017-2018 sembra star dando ora i primi frutti dopo un avvio difficile e Felipe ha pochi dubbi sul fatto che questa collaborazione potrà consentire uno sviluppo proficuo alla scuderia Venturi.



**- Felipe, innanzitutto, sei contento della tua prima tornata di test in FE?**

«Sono molto soddisfatto di tutte le giornate effettuate a Valencia, ma anche dei test che ho svolto in precedenza. Ho compreso gradualmente la macchina, sviluppando uno stile di guida performante ed a gestire le gomme e la batteria. Ho migliorato tutti gli aspetti dalla prima all'ultima giornata di Valencia e penso di poter dire che la vettura si è comportata bene e abbiamo ottenuto tempi interessanti in tutte le condizioni meteo e anche nella simulazione del passo gara. Certo, è difficile capire dove siamo rispetto agli avversari attualmente, anche perché il tracciato spagnolo è molto diverso alle piste cittadine che ci troveremo ad affrontare in campionato. Purtroppo l'ultimo giorno di test avevo esaurito la batteria e quindi sono sceso un po' in classifica dovendo rientrare ai box. Il raffronto con i miei compagni di squadra e i piloti dell'HWA mi rinfrastra dopo i test spagnoli, anche se non ti nascondo che dovrò imparare le nuove piste e questo sarà un ulteriore step».

“  
La F.E è il campionato che sta crescendo di più rispetto agli altri

**Felipe Massa**

**- Ti piace il mondo della F.E? Si tratta di una nuova sfida, molto differente rispetto alla F. 1.**

«Sì, è il campionato che sta crescendo maggiormente rispetto alle altre categorie e penso che, alla base di esso, ci sia una mentalità vincente e positiva. La F.E offre uno show avvincente e unico, profilandosi come il campionato del futuro. Credo che la tecnologia che viene sviluppata nel mondo 'full electric' troverà sbocco nelle auto stradali tra breve tempo e questo è molto interessante. Prima di accettare la sfida in F.E ho valutato se correre nel DTM o nel WEC ad esempio, ma penso che la serie elettrica sia l'ideale per me in questo momento. Credo di poter dare un mio contributo alla sua crescita e questo mi galvanizza».

**- Cosa significa guidare una F.E?**

«Innanzitutto, il modo in cui reagisce il motore è molto diverso da una vettura tradizionale, perché la potenza si sprigiona molto velocemente e l'accelerazione è cattiva. Tuttavia, l'aspetto più complesso cui abituarsi, sono le gomme, perché sono maggiormente stradali. Anche il carico aerodinamico basso è una sfida non da poco, la vettura è spesso di traverso ed è facile perdere graining. È necessario sviluppare uno stile di guida ad hoc come dicevo prima, studiandosi delle traiettorie ideali. Ad esempio, il modo in cui guidi in qualifica è già diverso da quello che impieghi in corsa, perché in quest'ultima devi salvare al massimo la batteria e quindi devi mollare il gas molto prima in frenata. Va impiegato al meglio anche il



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



“

La vettura è spesso di traverso: è necessario studiare traiettorie ideali

**Felipe Massa**



rigeneratore mentre sei vicino alla curva e questo è un approccio molto particolare alla guida. Devi entrare in curva disegnando una linea particolare e il modo in cui lo fai, ti permette di risparmiare batteria».

**- Parlando con piloti di altre categorie che hanno provato la FE la scorsa stagione, tutti erano concordi nel dire che l'assenza di rumore dentro all'abitacolo permette di sentire molti più stimoli esterni. Il tuo pensiero?**

«Si sentono molto le gomme e il vento rispetto ad altre macchine. Il rumore del vento, in particolare, mi ha colpito molto. Tuttavia, se penso al passaggio dai motori V8 aspirati ai V6 turbo in F.1, già in quel frangente avevo notato una differenza significativa, perché sentivo molto di più il pubblico, il rumore delle gomme, il vento e così via. Non è molto diverso in FE rispetto al periodo attuale delle power-unit F1 in questi termini».

**- Sei felice di lavorare con il team Venturi? Che supporto stai ricevendo dalla squadra?**

«Decisamente. Naturalmente, non abbiamo ancora la macchina più competitiva del lotto, perché il team è in una fase di ricostruzione e ci sono ancora molti aspetti da sviluppare ed elementi da affinare per essere più veloci. Credo che BMW ed Audi, ad esempio, siano team molto pronti e Audi può contare su esperienza importante all'interno della categoria. L'affiliazione che abbiamo con l'HWA quest'anno penso sia molto importante per lo sviluppo comunque. In Venturi sono arri-



## Soldato di Venturi

Il settimo tempo nella seconda giornata di prove è stata la miglior prestazione fatta segnare da Massa con la Venturi nella prima sessione di test collettivi di stagione 5

vate tante nuove persone in fabbrica, oltre a nuovi ingegneri, il nuovo team boss Susie Wolff e nuovi piloti. Inizialmente non ero molto interessato al team Venturi, ma i loro piani di ricostruzione, incluso il rapporto con Mercedes, mi hanno fatto cambiare idea. Sono molto contento della mia scelta».

**- Che rapporto hai con Mortara e Vandoorne?**

«Ho un buon rapporto con entrambi. Edo ha già esperienza in F.E e quindi, naturalmente, è pronto ad affrontare la nuova stagione rispetto a me, Vandoorne o Paffet ad esempio. Mi sono trovato bene con tutti sin dal primo giorno di test e mi auguro potremo fare un buon lavoro assieme, lottando per buone posizioni».

**- Con Susie Wolff hai un rapporto professionale nato negli anni in Williams. Quanto ti aiuta la sua presenza all'interno della squadra in questa tua nuova esperienza?**

«Conosco bene Susie e penso che questa opportunità sia un buon banco di prova anche per lei. Credo possa aiutare il team a crescere su più fronti, soprattutto le persone nuove in seno alla squadra e sul fronte degli sponsor. Vedo che sta spingendo tantissimo per arrivare al successo e si sta impegnando molto per lavorare al meglio nel suo nuovo ruolo di team boss».

**- Cosa ne pensi della stagione 2018 di F.1?**

«Non mi è piaciuta molto. O per meglio dire, fino a metà campionato abbiamo assistito ad una bella sfida tra Vettel e Hamilton, ma nella seconda parte di stagione tutto è stato sovrastato dal lavoro

”

Sono molto felice per la vittoria di Raikkonen al Gp di Austin

Felipe Massa

pazzesco di Lewis e della Mercedes, mentre Seb e la Ferrari non hanno continuato il trend mostrato sino a metà campionato, commettendo errori evitabili. Il Mondiale 2018 assomiglia ad altri visti recentemente e quindi sono un po' deluso».

**- Sei felice per la vittoria del tuo ex compagno di squadra Kimi Raikkonen ad Austin?**

«Sì, molto. Ho anche fatto un post per complimentarmi con lui per la sua bellissima gara. Kimi è un grande pilota e ho sempre avuto un buon rapporto con lui nella stessa squadra e sono convinto sia una grande soddisfazione, per Raikkonen, vincere dopo tanto tempo. Vettel ad Austin ha perso un'altra grande occasione, perché se fosse partito un po' più avanti in griglia magari avrebbe potuto vincerla lui la corsa».

**- Quali sono i ricordi legati alla tua lunga carriera in F.1 che custodisci gelosamente?**

«Ho avuto tanti momenti belli in F.1 e anche alcuni difficili. Penso che il biennio 2006-2008 in Ferrari e quello 2014-2015 in Williams Mercedes siano stati tra i momenti migliori. Quelli con il Cavallino sono stati tre campionati molto positivi che mi hanno lasciato tantissimo dentro, mentre col team di Grove abbiamo realizzato dei bei piazzamenti, come i due podi colti a Monza. Arrivai dinanzi alle Ferrari e il pubblico mi trattò come fossi ancora un pilota della Rossa. Momenti indimenticabili. Sono molto grato a tutte le persone con cui ho lavorato in F.1 e spero che la mia nuova carriera sia positiva!».

# Leclassefiche

## VELOCITÀ ELMS

Resoconto della gara a pag. 62  
Portimao (Por), 27-28 ottobre 2018

**Assoluta:** 1. Hanson-Albuquerque (Ligier JSP217-Gibson) 140 giri in 4'01'29"956 alla media di 161,843 km/h; 2. Buret-Canal-Stevens (Ligier JSP217-Gibson) a 0'520; 3. Owen-De Sadeleer-Boyd (Ligier JSP217-Gibson) a 14"647; 4. Rusinov-Pizzitola-Vergne (Oreca 07-Gibson) a 15"185; 5. Nato-Pla-Petit (Oreca 07-Gibson) a 1'23"913; 6. Aubry-Chatin-Rojas (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 7. Allen-Falchero-Enqvist (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 8. Cougnaud-Hirschi-Gommendy (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 9. Andersen-Fjordbach (Dallara P217-Gibson) a 2 giri; 10. Smiechowski-Hippe a 8 giri; 11. Patterson-De Jong-Kim (Ligier JSP217-Gibson) a 8 giri; 12. Noble-Kapadia-Olsen a 8 giri; 13. Falb-Andrews a 8 giri; 14. Boguslavskiy-Chuklin-Prosenko a 8 giri; 15. Farano-Uitert-Garofall a 9 giri; 16. Talkantsa-Talkantsa-Jensen a 9 giri; 17. Wells-Grist-Bell a 9 giri; 18. Scheuschner-Müller-Crepon a 9 giri; 19. Vaglio-Klein (Norma M 30-Nissan) a 9 giri; 20. Ried-Dienst-Olsen (Porsche Porsche 911 RSR) a 10 giri; 21. Droux-Légeret-Benham (Norma M 30-Nissan) a 10 giri; 22. Griffin-Macdowall-Molina (Ferrari F488 GTE) a 11 giri; 23. Dracone-Baratto a 11 giri; 24. Roda-Roda-Cairolì (Porsche Porsche 911 RSR) a 11 giri; 25. Lacorte-Sernagiotto-Nasr (Dallara P217-Gibson) a 11 giri; 26. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari F488 GTE) a 11 giri; 27. Dayson-Meshcheriakov-Demarchi a 12 giri; 28. Lahaye-Lahaye-Heriau (Norma M 30-Nissan) a 12 giri; 29. Cullen-Newey-Menezes (Oreca 07-Gibson) a 13 giri; 30. Krohn-Jönsson-Bertolini (Ferrari F488 GTE) a 13 giri; 31. Coigny-Alexander-Borga a 13 giri; 32. Mateu-Mendez-Ponzio (Norma M 30-Nissan) a 25 giri; 33. Woodward-Kaiser a 35 giri; 34. Millara-Bihel a 38 giri; 35. Hedman-Hanley-Lapierre (Oreca 07-Gibson) a 40 giri; 36. Mondini-Van Berlo-Berlo a 55 giri; 37. Babini-Pera-Giraudi (Porsche Porsche 911 RSR) a 58 giri; 38. Tereschchenko-Chaves (Dallara P217-Gibson) a 72 giri; 39. Ragues-Jamin-Panciatichi (Oreca 07-Gibson) a 88 giri (gli altri su Ligier JS P3-Nissan).

**Giro più veloce:** Lapierre in 1'35"078 alla media di 176,179 km/h.

**Campionato LmP2:** 1. Rusinov-Pizzitola 100,25 punti; 2. Vergne 88,25; 3. Petit-Pla-Nato 66.

**LmP3:** 1. Garofall-van Uitert-Farano 77,5 punti; 2. Hippe-Smiechowski 70,25; 3. Bell-Grist-Wells 58,5.

**LmGt:** 1. Roda-Roda 95,5 punti; 2. Griffin-MacDowall-Molina 88; 3. Cairolì 85,5.

**Porsche Supercup**

Resoconto della gara a pag. 63

Città del Messico (Mex), 27-28 ottobre 2018

**Gara-1:** 1. Andlauer 16 giri in 28'00"280 alla media di 147,048 km/h; 2. Ammermüller a 4"282; 3. Preining a 5"397; 4. Yelloly a 5"733; 5. van Lagen a 6"039; 6. Latorre a 7"067 (1° Rookie); 7. ten Voorde a 7"657; 8. Drudi a 8"324; 9. Malja a 10"791; 10. Pereira a 12"561; 11. Hamprecht a 19"416; 12. Quaresmini a 23"115; 13. De Angelis a 28"439; 14. Van

Parjais a 29"009; 15. Ashkanani a 29"462; 16. Lindland a 33"866 (1. Pro-Am); 17. Sharp a 34"989; 18. Heistand a 41"696; 19. Misslin a 42"713; 20. Radcliffe a 45"772; 21. Sager a 48"503; 22. Berville a 1'12"586; 23. Otero a 1'12"881.

**Giro più veloce:** Yelloly in 1'44"139 alla media di 148,785 km/h.

**Gara-2:** 1. Andlauer 16 giri in 27'49"880 alla media di 147,964 km/h; 2. Yelloly a 4"960; 3. Ammermüller a 5"527; 4. Preining a 5"920; 5. ten Voorde a 8"246 (1° Rookie); 6. Ashkanani a 9"810; 7. Latorre a 12"703; 8. Drudi a 15"770; 9. Pereira a 16"405; 10. Pedersen a 24"969; 11. Webster a 25"448; 12. Malja a 25"922; 13. van Lagen a 27"318; 14. Hamprecht a 29"401; 15. Quaresmini a 30"128; 16. De Quesada a 31"230; 17. Van Parjais a 31"422; 18. Sharp a 35"835; 19. Heistand a 35"878; 20. de Angelis a 36"532; 21. Misslin a 47"764; 22. Radcliffe a 56"027; 23. Lindland a 56"655; 24. Sager a 68"588; 25. Otero a 70"512.

**Giro più veloce:** Preining in 1'43"593 alla media di 149,569 km/h.

## WTCC

Resoconto della gara a pag. 64  
Suzuka (Gia), 27-28 ottobre 2018

**Gara-1:** 1. Cecon (Alfa Romeo) 11 giri 26'42"267 alla media di 147,6 Km/h; 2. Comte (Peugeot) a 0"728; 3. Muller (Hyundai) a 1"319; 4. Guerrieri (Honda) a 1"759; 5. Bennani (VW Golf) a 2"157; 6. Vernay (Audi) a 3"609; 7. Homola (Peugeot) a 4"248; 8. Tarquini (Hyundai) a 4"583; 9. Vervisch (Audi) a 5"409; 10. Oriola a 5"634; 11. Michelisz (Hyundai) a 6"006; 12. Berthon (Audi) a 6"415; 13. Panis (Audi) a 6"807; 14. Ferrara (Alfa Romeo) a 7"178; 15. Monteiro (Honda) a 7"816; 16. Dupont (Audi) a 8"513; 17. Coronel (Honda) a 10"108; 18. Shedden (Audi) a 10"723; 19. Scheider (Honda Civic) a 12"858; 20. Filippi a 14"083; 21. Szabo a 18"297; 22. Nagy a 33"515; 23. Huff (VW Golf) a 4 giri (gli altri su Seat Cupra).

**Giro più veloce:** Cecon in 2'13"198 alla media di 156,9Km/h

**Gara-2:** 1. Huff (VW Golf) 10 giri in 23'21"959 alla media di 153,9 km/h; 2. Oriola a 1'444; 3. Michelisz (Hyundai) a 1"938; 4. Panis (Audi) a 7"685; 5. Tarquini (Hyundai) a 8"984; 6. Cecon (Alfa Romeo) a 9"418; 7. Comte (Peugeot) a 11"749; 8. Bennani (VW Golf) a 12"186; 9. Ehrliacher (Honda) a 13"894; 10. Muller (Hyundai) a 14"127; 11. Vervisch (Audi) a 14"594; 12. Bjork (Hyundai) a 14"760; 13. Dupont (Audi) a 15"960; 14. Vernay (Audi) a 17"632; 15. Monteiro (Honda) a 18"135; 16. Scheider (Honda Civic) a 19"010; 17. Berthon (Audi) a 19"803; 18. Shedden (Audi) a 20"603; 19. Coronel (Honda) a 21"176; 20. Homola (Peugeot) a 21"646; 21. Nagy a 23"111; 22. Filippi a 1 giro; 23. Ferrara (Alfa Romeo) a 2 giri (gli altri su Seat Cupra).

**Giro più veloce:** Oriola 2'13"163 alla media di 156,9 Km/h.

**Gara-3:** 1. Tarquini (Hyundai) 11 giri 24'41"704 alla media di 151,7 Km/h; 2. Comte (Peugeot) a 1"577; 3. Cecon (Alfa Romeo) a 2"024; 4. Bennani (VW Golf) a 3"140; 5. Panis (Audi) a 3"674; 6. Huff (VW Golf) a 13"728; 7. Vervisch (Audi) a 18"296; 8. Bjork

(Hyundai) a 19"963; 9. Michelisz (Hyundai) a 20"694; 10. Vernay (Audi) a 23"015; 11. Monteiro (Honda) a 23"259; 12. Filippi a 23"660; 13. Scheider (Honda Civic) a 24"238; 14. Coronel (Honda) a 24"639; 15. Homola (Peugeot) a 27"312; 16. Shedden (Audi) a 27"956; 17. Nagy a 28"654; 18. Guerrieri (Honda) a 29"948; 19. Oriola a 37"050; 20. Berthon (Audi) a 1 giro; 21. Muller (Hyundai) a 1 giro (gli altri su Seat Cupra).

**Giro più veloce:** Tarquini in 2'13"464 alla media di 156,6Km/h

**Campionato:** 1. Tarquini 291 punti; 2. Muller 252; 3. Bjork 238; 4. Oriola 227; 5. Vernay 216.

## TROFEO ABARTH SELENIA

Resoconto della gara a pag. 72  
Mugello (Fi), 27-28 ottobre 2018

**Gara-1:** 1. Barberini, 12 giri in 27'38"295; 2. Mabellini a 0"505; 3. Pajuranta a 8"186; 4. Francia a 8"606; 5. Appelqvist a 12"437; 6. Monetti a 31"330; 7. "Gioga" a 31"807; 8. B. Caruso a 37"367; 9. Cimarelli a 41"202 (Abarth 500 Assetto Corse); 10. "Boga" a 58"926; 11. Boninsegna a 1'01"125; 12. Aurora Coria a 1'35"373 (Abarth 500 Assetto Corse); 13. Lazzaroni (Abarth 500 Assetto Corse) a 1 giro. Tutti gli altri su Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione.

**Giro più veloce:** Mabellini 2'09"502.

**Gara-2:** 1. Francia 9 giri in 27'32"513; 2. Appelqvist a 1"534; 3. Mabellini a 4"368; 4. Pajuranta a 5"498; 5. Cimarelli a 28"328 (Abarth 500 Assetto Corse); 6. Fiamingo a 32"815; 7. "Boga" a 33"534; 8. B. Caruso a 33"951; 9. Boninsegna a 36"007; 10. Lazzaroni (Abarth 500 Assetto Corse) a 53"254; 11. "Gioga" a 1'11"159; 12. Aurora Coria (Abarth 500 Assetto Corse) a 2'06"641.

**Giro più veloce:** Francia 2'26"361.

**Classifica:** 1. Barberini 257 punti; 2. Mabellini 236 punti; 3. Pajuranta 235 punti; 4. Appelqvist 172; 5. Fiamingo 94; 6. Caruso 78; 7. "Gioga" 76; 8. Volpato 57; 9. Monetti 46; 10. Lazzaroni 37.

## SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 72  
Mugello (Fi), 27-28 ottobre 2018

**1° Divisione**

**Gara-1:** 1. R. Del Castello (Porsche 991) 11 giri in 26'11"362, alla media di 132,179 km/h; 2. Pi-goli (Porsche 997) a 1"086; 3. Cimarelli (Porsche 997) a 1"957; 4. L. Del Castello (Chevrolet Lumina) a 3"735; 5. Ghezzi (Porsche 997) a 4"040; 6. Sciaquato (Seat Leon Supercopa) a 4"490; 7. Valentini (Seat Leon Dsg) a 5"112; 8. Milli (Bmw 320 T) a 5"618; 9. De Ambrogio (Porsche Cayman) a 30"438; 10. E. Mosca (Bmw M3 E36) a 41"571; 11. "Mamo Vuolo" (Bmw M3 3.2) a 41"818; 12. Bellezza (Porsche Cayman) a 42"399; 13. Ottuzzi (Renault Clio) a 43"778; 14. Bettini (Seat Leon Mk) a 44"789; 15. Malvesti a 45"213; 16. Jarach (Bmw M3 E36) a 45"234; 17. M. Pezzuto a 45"987; 18. N. Pezzuto a 46"152; 19. Straffi (Alfa Romeo 147) a 46"977; 20. Mascia a 47"110; 21. Engoli a 1 giro; 22. Giorgi (Seat Leon Supercopa) a 1 giro; 23. Nervi (Porsche 997) a 3 giri; 24. Pucciarelli (Alfa Romeo 147) a 3 giri; 25. Quercioli (Seat Leon Supercopa) a 4 giri (gli altri su Mitjet).

**Giro più veloce:** il 7° di Del Castello in 1'58"677, alla media di 159,104 km/h.

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

3-4 novembre

FINALI MONDIALI FERRARI

a Monza

races.ferrari.com

## NASCAR

a Fort Worth

www.nascar.com

## V8 SUPERCARS

ad Auckland

www.supercars.com

## RALLY

2-4 novembre

FRANCIACORTA RALLY SHOW

Rally Show a Franciacorta

autodromofranciocorta.it

## RONDE MONTE CAIO

Rally Ronde a Bedonia

www.scuderiasanmichele.com

## RONDE COLLI DEL MONFERRATO

Rally Ronde a Moncalvo

www.vmmotorteam.it

## RALLY

Rally di Spagna

Resoconto della gara a pag. 48

Salou (Spa), 25-28 ottobre 2018

**Assoluta:** 1. Loeb-Elena (Citroën C3 WRC) in 3.12'08"0; 2. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 2"9; 3. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 16"5; 4. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 17"0; 5. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 Coupe WRC) a 18"6; 6. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) a 1'03"9; 7. Lappi-Ferm (Toyota Yaris WRC) a 1'16"6; 8. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 1'26"4; 9. Breen-Martin (Citroën C3 WRC) a 2'07"0; 10. Mikkelsen-Jæger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2'48"2; 11. Suninen-Markkula (Ford Fiesta WRC) a 3'52"0; 12. Rovaniemi-Halttunen (Škoda Fabia R5) a 8'39"6; 13. Kopecký-Dresler (Škoda Fabia R5) a 8'48"1; 14. Solberg-Gulbak (Volkswagen Polo GTI R5) a 10'16"2; 15. Kajetanowicz-Szczepaniak (Ford Fiesta R5) a 10'39"2; 16. Solans-Marti (Ford Fiesta R5) a 11'38"9; 17. Solberg-Minor-Petrasko (Škoda Fabia R5) a 13'27"0; 18. Loubet-Landais (Hyundai i20 R5) a 13'33"1; 19. Andolfi-Scattolon (Škoda Fabia R5) a 20'51"6; 20. Veiby-Skjærmoen (Citroën C3 R5) a 21'12"5; 21. Al-Qassimi-Patterson (Citroën C3 WRC) a 21'28"6; 22. Tempestini-Itur (Citroën C3 R5) a 25'34"9; 23. Huttunen-Linnaketo (Hyundai i20 R5) a 29'48"7; 24. Katsuta-Salminen (Ford Fiesta R5) a 30'01"9; 25. Orriols-Pujolar (Škoda Fabia R5) a 31'19"6; 26. Yates-Edmondson (Škoda Fabia R5) a 32'00"3; 27. Solans-Barreiro (Peugeot 208 R2) a 32'56"6; 28. Franceschi-Courbon (Ford Fiesta R2T) a 32'59"1; 29. Bassas-Muñoz (Peugeot 208 R2) a 33'42"6; 30. Raoux-Magat (Citroën DS3 WRC) a 35'14"4; 31. López-Rodríguez (Citroën C3 R5) a 40'36"6; 32. Lefebvre-Moreau (Citroën C3 R5) a 44'20"9; 33. Pieniec-Mazur (Škoda Fabia R5) a 44'57"9; 34. Brazzoli-Beltrame

**Giro più veloce:** il 3° di Leone in 2'28"759, alla media di 126,930 km/h.

## RALLY

WRC

Rally di Spagna

Resoconto della gara a pag. 48

Salou (Spa), 25-28 ottobre 2018

**Assoluta:** 1. Loeb-Elena (Citroën C3 WRC) in 3.12'08"0; 2. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 2"9; 3. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 16"5; 4. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 17"0; 5. Sordo-Del Barrio (Hyundai i20 Coupe WRC) a 18"6; 6. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) a 1'03"9; 7. Lappi-Ferm (Toyota Yaris WRC) a 1'16"6; 8. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 1'26"4; 9. Breen-Martin (Citroën C3 WRC) a 2'07"0; 10. Mikkelsen-Jæger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2'48"2; 11. Suninen-Markkula (Ford Fiesta WRC) a 3'52"0; 12. Rovaniemi-Halttunen (Škoda Fabia R5) a 8'39"6; 13. Kopecký-Dresler (Škoda Fabia R5) a 8'48"1; 14. Solberg-Gulbak (Volkswagen Polo GTI R5) a 10'16"2; 15. Kajetanowicz-Szczepaniak (Ford Fiesta R5) a 10'39"2; 16. Solans-Marti (Ford Fiesta R5) a 11'38"9; 17. Solberg-Minor-Petrasko (Škoda Fabia R5) a 13'27"0; 18. Loubet-Landais (Hyundai i20 R5) a 13'33"1; 19. Andolfi-Scattolon (Škoda Fabia R5) a 20'51"6; 20. Veiby-Skjærmoen (Citroën C3 R5) a 21'12"5; 21. Al-Qassimi-Patterson (Citroën C3 WRC) a 21'28"6; 22. Tempestini-Itur (Citroën C3 R5) a 25'34"9; 23. Huttunen-Linnaketo (Hyundai i20 R5) a 29'48"7; 24. Katsuta-Salminen (Ford Fiesta R5) a 30'01"9; 25. Orriols-Pujolar (Škoda Fabia R5) a 31'19"6; 26. Yates-Edmondson (Škoda Fabia R5) a 32'00"3; 27. Solans-Barreiro (Peugeot 208 R2) a 32'56"6; 28. Franceschi-Courbon (Ford Fiesta R2T) a 32'59"1; 29. Bassas-Muñoz (Peugeot 208 R2) a 33'42"6; 30. Raoux-Magat (Citroën DS3 WRC) a 35'14"4; 31. López-Rodríguez (Citroën C3 R5) a 40'36"6; 32. Lefebvre-Moreau (Citroën C3 R5) a 44'20"9; 33. Pieniec-Mazur (Škoda Fabia R5) a 44'57"9; 34. Brazzoli-Beltrame



## SPORT



### ALL'ITALIANO UPN, DAVID A PODIO NELLA 50CC

Nelle scorse settimane abbiamo parlato di Simone Ragusa, Campione Italiano Upn con i colori della Selezione Nazionale Piloti, ma il successo dei piccoli drivers della scuola Snp, a Corridonia, è stato completato da **Stefano David**, autore di una gara entusiasmante e per certi versi inaspettata, data la sua pochissima esperienza su kart. Iscrittosi alla Selezione Nazionale Piloti, solo all'inizio di quest'anno, Stefano, sin dalle prime prove, aveva fatto intuire che avrebbe potuto ben figurare, grazie ad un passo davvero molto veloce, che sin da subito lo ha portato a giocare il podio. Ed alla fine, è riuscito con i fatti, a mantenere tali, splendide promesse.

**Vuoi anche tu diventare un pilota ed un campione come lui?** Partecipa al Talent Snp, iscriviti al canale YouTube e scopri come partecipare. La Snp, può essere seguita anche su facebook/selezionenazionalepiloti, o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

### MAGLIONA CALA IL POKER ALLA SCALA PICCADA

Quarta vittoria in carriera con tanto di record per Omar Magliona che ha messo tutti alle spalle sulle rampe della salita Alghero-Scala Piccada

(Peugeot 208 R2) a 46'10"3; 35. Camilli-Veillas (Volkswagen Polo GTI R5) a 49'18"3; 36. Blach Jr.-Murado (Peugeot 208 R2) a 49'26"4; 37. Romero-Dominguez (Peugeot 208 R2) a 49'50"6; 38. Lario-Hämäläinen (Peugeot 208 R2) a 50'28"3; 39. Bonomi-Grigera (Peugeot 208 R2) a 53'50"6; 40. Williams-Hall (Ford Fiesta R2T) a 55'41"3; 41. Tejpar-Freeman (Peugeot 208 R2) a 1.01'28"5; 42. Boland-Morrissey (Ford Fiesta R5) a 1.01'55"9; 43. Bakkenes-Verbaeten (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1.03'01"5; 44. Gomez-Combe (Peugeot 208 R2) a 1.03'28"6; 45. Ravaghioni-Demontis (Ford Fiesta R2T) a 1.08'04"4; 46. Arengi-Salis (Peugeot 208 T16) a 1.09'13"0; 47. Gellusseau-De Joux (Peugeot 208 R2) a 1.17'24"3; 48. Cook-Davis (Ford Fiesta R2T) a 1.20'11"8; 49. Pares-Requena (Ford Fiesta R5) a 1.27'52"2; 50. Bulacia-Cretu (Škoda Fabia R5) a 1.28'24"3; 51. Tallada-Camps (Ford Fiesta R2T) a 1.33'34"6; 52. Cotano-Pascual (Peugeot 208 R2) a 1.44'08"8; 53. Llarena-Fernandez (Peugeot 308 N5) a 2.27'33"5.

#### TAPPE

**1. giornata:** 1. Tanak in 1.34'27"4; 2. Sordo a 26"8; 3. Evans a 29"7; 4. Loeb a 30"2; 5. Latvala a 37"6; 6. Mikkelsen a 39"1; 7. Ogier a 39"4; 8. Breen a 44"7; 9. Neuville a 59"7; 10. Lappi a 1'07"4.  
**2. giornata:** 1. Latvala in 2.35'01"8; 2. Ogier a 4"7; 3. Loeb a 8"1; 4. Evans a 9"8; 5. Neuville a 12"7; 6. Sordo a 16"5; 7. Lappi a 46"5; 8. Tanak a 1'00"7; 9. Breen a 1'37"9; 10. Mikkelsen a 2'07"3.

#### LE PROVE SPECIALI

**PS1 Barcelona (3,2 km):** 1. Ogier in 3'35"3; 2. Neuville a 3"7; 3. Tanak a 4"2; 4. Mikkelsen a 5"6; 5. Evans a 6"1; 6. Camilli a 7"4; 7. Sordo a 7"5; 8. Rovannerpa a 8"6; 9. Breen a 8"7; 10. Kopecky a 9".

**PS2 Gandesa (7,0):** 1. Tanak in 4'19"6; 2. Latvala a 2"5; 3. Evans a 3"1; 4. Sordo a 3"2; 5. Breen a 3"9; 6. Ogier a 4"1; 7. Neuville a 4"5; 8. Mikkelsen a 5"4; 9. Loeb a 7"1; 10. Suninen a 9"9.

**PS3 Pesells (26,59):** 1. Latvala in 14'36"5; 2. Tanak a 1"9; 3. Evans a 5"1; 4. Sordo a 7"3; 5. Loeb a 8"7; 6. Breen a 9"6; 7. Mikkelsen a 18"4; 8. Neuville a 18"5; 9. Lappi a 20"5; 10. Ogier a 20"6.

**PS4 La Fatarella (38,85):** 1. Mikkelsen in 27'01"2; 2. Tanak a 0"1; 3. Loeb a 2"1; 4. Evans a 3"9; 5. Lappi a 4"1; 6. Ogier a 5"9; 7. Sordo a 7"4; 8. Breen a 15"4; 9. Neuville a 17"3; 10. Suninen a 38"1.

**PS5 Gandesa 2:** 1. Sordo in 4'14"7; 2. Latvala a 0"5; 3. Breen a 0"8; 4. Evans a 1"1; 5. Tanak a 1"3; 6. Mikkelsen a 3"7; 7. Loeb a 3"8; 8. Ogier a 3"9; 9. Neuville a

4"2; 10. Suninen a 5"1.  
**PS6 Pesells 2:** 1. Latvala in 14'12"5; 2. Tanak, Breen a 4"1; 4. Loeb a 4"2; 5. Sordo a 5"6; 6. Evans a 6"9; 7. Mikkelsen a 9"6; 8. Lappi a 10"2; 9. Ogier a 11"1; 10. Neuville a 13"5.

**PS7 La Fatarella 2:** 1. Latvala in 26'13"2; 2. Tanak, Loeb a 2"9; 4. Lappi a 7"8; 5. Ogier a 8"2; 6. Sordo a 10"2; 7. Mikkelsen a 10"8; 8. Neuville a 12"4; 9. Breen a 16"7; 10. Evans a 18"2.

**PS8 Savallà (14,12):** cancellata.  
**PS9 Querol (21,26):** 1. Tanak in 11'30"6; 2. Latvala a 3"6; 3. Sordo a 6"1; 4. Ogier a 7"7; 5. Neuville a 8"9; 6. Evans a 9"3; 7. Lappi a 10"1; 8. Loeb a 12"8; 9. Breen a 23"4; 10. Suninen a 26"8.

**PS10 El Montmell (24,40):** 1. Latvala in 12'58"4; 2. Lappi a 1"6; 3. Neuville a 4"7; 4. Ogier a 6"9; 5. Sordo a 8"1; 6. Loeb a 9"1; 7. Evans a 10"5; 8. Suninen a 22"5; 9. Mikkelsen a 29"6; 10. Breen a 32"1.

**PS11 Savallà 2:** 1. Neuville in 7'47"1; 2. Tanak a 1"2; 3. Lappi a 2"4; 4. Latvala a 2"6; 5. Ogier a 4"5; 6. Evans a 5"6; 7. Breen a 5"7; 8. Loeb a 6"3; 9. Sordo a 6"8; 10. Suninen a 12"8.

**PS12 Querol 2:** 1. Loeb in 11'25"8; 2. Neuville a 0"6; 3. Lappi a 5"3; 4. Latvala a 7"1; 5. Tanak a 7"4; 6. Evans a 7"5; 7. Ogier a 7"7; 8. Sordo a 7"8; 9. Mikkelsen a 30"1; 10. Suninen a 35"3.

**PS13 El Montmell 2:** 1. Neuville in 13'07"3; 2. Ogier a 0"9; 3. Suninen a 6"6; 4. Evans a 8"5; 5. Latvala a 9"1; 6. Loeb a 11"5; 7. Tanak a 12"4; 8. Lappi a 14"8; 9. Breen a 15"3; 10. Mikkelsen a 21"3.

**PS14 Salou (2,24):** 1. Tanak in 2'41"9; 2. Rovannerpa a 0"1; 3. Ogier a 0"9; 4. Loeb a 1"5; 5. Pieniazek a 1"7; 6. Kajetanowicz a 1"8; 7. Evans a 2"1; 8. Neuville a 2"1; 9. Sordo a 2"3; 10. Mikkelsen a 2"4.

**PS15 Riudecanyes (16,35):** 1. Loeb in 10'22"6; 2. Sordo a 6"1; 3. Neuville a 6"3; 4. Ogier a 6"6; 5. Tanak a 8"2; 6. Evans a 8"5; 7. Latvala a 10"6; 8. Breen a 14"4; 9. Lappi a 15"8; 10. Mikkelsen a 16".

**PS16 Santa Marina (14,50):** 1. Loeb in 8'08"9; 2. Tanak a 2"7; 3. Neuville a 3"4; 4. Sordo, Latvala a 4"5; 6. Ogier a 7"5; 7. Evans a 9"5; 8. Suninen a 10"5; 9. Breen a 12"; 10. Lappi a 12"6.

**PS17 Riudecanyes 2:** 1. Ogier in 10'14"2; 2. Evans a 3"5; 3. Sordo a 7"2; 4. Neuville a 6"7; 5. Loeb a 7"2; 6. Tanak a 10"3; 7. Lappi a 11"5; 8. Breen a 12"4; 9. Mikkelsen a 14"9; 10. Suninen a 18"9.

**PS18 Santa Marina 2 (Power Stage):** 1. Tanak in 8'02"5; 2. Ogier a 2"1; 3. Loeb a 2"8; 4. Evans a 3"2; 5. Sordo a 4"7; 6. Neuville a 5"7; 7. Suninen a 7"2; 8. Lappi a 8"2; 9. Breen a 8"3; 10. Mikkelsen a 12"1.

## ACCESSORI



**SCOPRI LA GAMMA** completa Arai, NOS Helmets Forciefeld e Unik al BER Store di Modena o su [BERStore.it](http://BERStore.it), il negozio dello Storico Distributore Arai in Italia e Peninsula Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.

## 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, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Tel. 333-2493694.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309  
**Redazione:** Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309  
**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](mailto: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](http://www.abbonatweb.it)  
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.  
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.  
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPP1ITRXXX).  
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.  
**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.  
**Distribuzione esclusiva per l'edicolante in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)  
**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

**SPORT NETWORK** Italia ed estero:  
Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)

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

#### Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché 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 del 30 giugno 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 al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.  
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI  
Accertamenti Diffusione Stampa  
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2014



Merli in azione tra i tornanti di Gubbio nel vittorioso e apprezzato Fia Masters. Sotto, la Nazionale italiana presente all'evento



**DAL FIA MASTERS DI GUBBIO AI GP, QUANTE DIFFERENZE!**

## F.1 e salita pianeti opposti

**S**ono stato, due weekend orsono, ad assistere al Masters 2018, in alternativa a Rally Legend, ma, per quanto mi appassionino l'evento in quel di San Marino, sono stato contentissimo della finale europea delle cronoscalate. Gubbio è fantastica, da qualche anno vengo a vedere il Trofeo Fagioli, pure esso molto bello, ma le

auto in questa occasione erano fantastiche, inserite in un'area paddock dalla quale non verresti mai via. Da appassionato di motori non posso esprimere che la soddisfazione per quanto visto, veramente eccellente. E sono sempre più convinto che la cosiddetta "regina" delle corse, la F.1, per come è concepita e fine a se stessa, in con-

fronto non vale nulla, è solo un evento mediatico e nulla più; (e mi dispiace perché ho visto le prime corse a fine Anni '70 e da ragazzino aspettavo con ansia la domenica per vedere la gara...) ormai c'è solo il richiamo della Rossa, per il resto è una cosa assai lontana dalla gente.

**Alessandro Giraldi**

*Il confronto tra il Fia Masters di Gubbio e la F.1 è quanto di più audacemente antipodale immaginabile. E, dal punto di vista del rispetto per lo spettatore, la cronoscalata eugubina e con essa tanti teatri delle amate, antiche e sempre moderne corse all'insù, con ogni probabilità riescono a dare di tutto e di più, rispetto all'accoglienza che si trova in un Gp, a costi umani o presunti tali. Quindi, viva lo spirito verace, fattivo, aperto e appassionato delle salite. Tra l'altro, lungo il tracciato di Gubbio erano disponibili anche numerose tribune, che rendevano lo spettacolo dei bolidi ancora più incantevole. Detto questo, dire che la F.1 abbia esaurito il suo ciclo è eccessivo e non può essere condiviso. Più semplicemente ci sono tante cose da discutere, criticare e, possibilmente, cambiare e rettificare nel mondo dei Gran Premi, questo sì. Ma il contenuto tecnico e agonistico di un Gp è un patrimonio che va il più possibile tutelato e, semmai, riportato seppur faticosamente alla luce. Guai se non fosse così. Certo che manifestazioni quali Rallylegend o il Fia Masters spiegano che la prima cosa da cambiare per il Circus è proprio il rapporto con gli appassionati, che vanno trattati meglio, cioè bene, carezzati e fatti sentire importanti, semplicemente perché lo sono davvero. Se non è contento chi applaude, non v'è pathos e alla lunga si mette male pure per le star. Ci siamo capiti, no?*



**L'EURO F.3 VINTO DA SCHIMI JR. SUSCITA ENTUSIASMO**

## Mick, complimenti!

Gran gavetta ed escalation di prestazioni, bravo Mick Schumacher, per la tua vittoria nell'Euro F.3 con la Prema! Inutile dire che sei un "osservato speciale" anche da parte di noi appassionati di Motorsport. Ti aspettiamo presto nella massima formula ed allora ritrovare quel cognome sarà particolarmente emozionante, un tuffo al cuore.

**Cla 67**

I numeri di Mick Schumacher? Ben 8 vittorie su 30 gare, 3 secondi posti, 3 terzi posti, 2 quarti posti ed è Campione europeo di Formula 3. Congratulazioni! Si è rivista anche Sabine Kehm e finalmente la mamma Corinna. Spero che la Ferrari lo metta subito sotto contratto! Tanti auguri a tutti!

**Zoran 13**

*Tanta gioia per il trionfo di Schumi jr nell'Euro F.3, che è piaciuto molto anche a noi. È una bella storia, che fa bene alle corse. E merita di continuare con altre sfide. Forza Mick!*

**AUTO  
SPRINT**

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

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

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

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

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

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Foto F.1: **Erocole Colombo,**  
**Alberto Crippa**  
Fotografie: **Sutton-Images,**  
**Bettiol, Getty Images, Fuggiano**  
Ricerca fotografica:  
**Chicco Rimondi**  
Humour: **Giorgio Serra**  
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, 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, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

**CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

**auto MOTO** **SPORT** **IN MOTO**

**AM** **GUSTINI SPORTIVO** **SPORT STYLE**

NOVITÀ!

# Mobile 30 GB

*Libero di comunicare ovunque.*

**30 GIGA**  
**1000 MINUTI**

**M**

L'OFFERTA MOBILE  
COME LA VUOI TU

**6<sup>,99</sup>**  
**€**

AL MESE  
PREZZO BLOCCATO!

SENZA VINCOLI, PENALI, LEGAMI

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

 **TISCALI**