

AUT. 6,50 € - BE 6,00 € - F. 5,50 €  
PIE. 0,20 € - 0,30 € - 0,40 €  
CH. 0,17 € - 0,20 € - 0,30 €

# AUTO SPRI NT

n. 27

Anno LV - Settimanale 5-11 Luglio 2016

3 Euro (Italy only)



GETTY IMAGES

## HAMILTON TRIS DI FORZA VERSO SILVERSTONE

Un finale **a ruotate** tra Rosberg e Lewis, l'ennesimo di una lunga serie, regala la terza vittoria 2016 al tre volte iridato e agita le acque alla vigilia del Gp d'Inghilterra. Situazione ormai fuori controllo

## GP AUSTRIA

**SBATTE VETTEL  
KIMI SUL PODIO**

# AUSTROSCONTRO

Botti, scintille e veleni a **Spielberg**: vero materiale esplosivo in un Mondiale che la **Ferrari** vede allontanarsi nonostante la lotta tra i due della **Mercedes**



COLONIBRO



**1 GIOCA CON Corriere dallo Sport TUTTOSPORT**

GRATTA QUI E SCOPRI SE HAI VINTO!

Segui le istruzioni sul retro.

**2 GIOCA CON TOTALERG**

**A** GRATTA QUI, SE TROVI 3 SIMBOLI UGUALI VINCI UN BUONO CARBURANTE DA 5€!

**B** GRATTA QUI PER RICEVERE SUBITO UN COUPON SCONTO CARBURANTE DA 1€ SU 20€

**3 VAI SUL SITO**

**PIENO DI EUROPEI**

[www.pienodieuropei.it](http://www.pienodieuropei.it)  
 inserisci il codice qui sotto e vinci con la nostra Slot. Tra tutti i partecipanti verrà estratto il vincitore del superpremio finale.

**CS165478992**

©2016 Carpiplastik - Empoli 900  
 I prodotti sono distribuiti in Italia da Total Erg S.p.A. - Via Salaria, 100 - 00198 Roma - Tel. 06 49811111 - www.totalerg.it  
 Montepremi: 150.000€ - a sorte il 13 giugno 2016, dalle 18.00 alle 20.00



**GRATTA  
E SCOPRI  
SE HAI VINTO  
UN PIENO DI  
EUROPEI.**

**IN PALIO € 124.200 DI BUONI CARBURANTE TOTALERG**

RICHIEDI LA CARTOLINA OGNI LUNEDÌ INSIEME AL CORRIERE DELLO SPORT – STADIO  
E TUTTOSPORT, OPPURE RECATI IN UN PUNTO VENDITA TOTALERG ADERENTE  
ALL'INIZIATIVA E FAI UN RIFORNIMENTO DI ALMENO € 20.

Per te subito € 1 di sconto su € 20 di rifornimento e la possibilità di vincere fino a € 2.000



# Automobili più "naturali"

Dagli scarti alimentari nascono nuovi materiali utilizzati dall'industria. L'analisi della Cusano

**L**a ricerca finalizzata a valorizzare e trasformare materiali di scarto, soprattutto scarti della filiera alimentare, in prodotti a elevato valore aggiunto rappresenta un settore in notevole fermento e in continuo sviluppo, soprattutto sull'onda dell'Expo 2015. Un tema a cui anche i laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano danno notevole importanza, nell'ottica di sostenere il cammino dell'industria verso la mobilità sostenibile. Sono stati proposti impieghi di bucce di pomodoro, bucce di agrumi, tutolo del mais, residui delle spremiture di olive o vino, fondi di caffè, gusci di mandorle, vinacce, bucce d'arancia, lolla del riso, in diversi settori, dall'ambito biomedicale a quello agroalimentare, farmaceutico e, anche automobilistico. Questi scarti possono essere sottoposti a op-

portuni trattamenti di essiccamento e macinazione, al fine di ottenere strutture fibrose o particellari da aggiungere come "filler" (riempitivi/additivi) a polimeri, preferibilmente biodegradabili, al fine di incrementarne le proprietà meccaniche, agendo da rinforzo. Valore aggiunto e da non sottovalutare, tali prodotti, ricchi di antiossidanti e agenti antimicrobici, consentirebbero di conferire al materiale polimerico ulteriori proprietà, rendendoli multifunzionali e potenzialmente antibatterici. Attualmente diversi tipi di scarti alimentari sono oggetto di studio e sperimentazione per componenti di auto o moto, sia di arredo che di impiego strutturale. Note case automobilistiche hanno realizzato alcuni rivestimenti interni utilizzando pelle di salmone derivata dal riciclo dell'industria alimentare, altre otte-

nuto sedili e poggiatesta a partire dalla pelle squamosa del pesce Pirarucu trattata con tinte vegetali, prodotto bioplastiche dalle fibre delle bucce di pomodoro, al fine di realizzare staffe di supporto dei cavi dell'impianto elettrico o piccoli vani portaoggetti. È stata anche estratta silice (biossido di silicio, SiO<sub>2</sub>) dalla lolla di riso, materiale di scarto nella fase di lavorazione del prodotto destinato alla vendita in ambito alimentare, per utilizzarla in sostituzione del nerofumo in pneumatici per auto e altri veicoli, con conseguente abbattimento dell'attrito tra gomma e asfalto, riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti, pur conservando elevati comfort e prestazioni.

Tali materiali, derivati da scarti alimentari, non sono, comunque, ancora pienamente utilizzati sui veicoli attuali, come evidenziato nel corso dell'Expo 2015, ma potrebbero rappresentare i materiali del futuro in ambito automobilistico e non solo, all'insegna della sostenibilità, del risparmio energetico ed economico e della tutela dell'ambiente, dando nuova vita a componenti che, altrimenti, contribuirebbero solo ad aumentare il volume dei rifiuti.

## Un week end preso a ruotate

**E** adesso che cosa succederà domenica prossima a Silverstone? L'interrogativo emerge prepotente dopo un Gp d'Austria costellato da botti e scintille. Veleni, regolamenti di conti e gomme esplose in pieno rettilineo. Forse era già scritto che sulla pista del toro andasse in scena una vera corrida, ma quel finale rumorosissimo tra Hamilton e Rosberg, quei pugni sbattuti sul tavolo da Toto Wolff, quell'ennesima lotta in famiglia tra i due della Mercedes è stata ulteriore benzina gettata sul fuoco di una rivalità che ha superato ogni confine. «Questa è una situazione che non mi piace: è tempo di decidere», ha spiegato con un gelido sorriso da coniglio mannaro Wolff al quale la situazione è letteralmente scappata di mano. Quei due della Mercedes così vicini in classifica e così lontani nel modo di approcciarsi alla vita e alle corse si stanno giocando il titolo iridato e non mollano di un centimetro. E meno male che alla vigilia tra i due sembrava fosse scoppiato un nuovo idillio. Così nei pochi giorni che ci separano dal Gp di Inghilterra, proprio quello di casa per Hamilton fischiatissimo a Spielberg, a Brackley si trovano l'ennesima lite in famiglia ad agitare le acque nella corsa a un titolo dove Lewis intanto s'è portato a meno undici dal compagno di squadra, mentre Raikkonen ha agganziato Vettel al terzo posto: entram-

bi sono a quota 96. Già, la Ferrari. Ancora sul podio con Kimi e kappào con Sebastian rimbalzato qua e là in pieno rettilineo con la gomma posteriore destra letteralmente esplosa, la Rossa si ritrova a inseguire la prima vittoria della stagione. C'è voglia del colpaccio a Maranello ma ogni volta qualcosa non va come previsto. Peccato perché il dualismo estremo di Hamilton e Rosberg potrebbe essere la situazione ideale per scompaginare i piani e approfittare delle disgrazie altrui.

Ma in fatto di duelli estremi non s'è fatta mancare niente neanche la Formula E che a Londra mandava in scena il round finale, quello che assegnava il titolo. A giocare tutto Buemi e Di Grassi. Pronti-via e alla prima staccata Di Grassi ha centrato lo svizzero ex Toro Rosso. Sono finiti nella via di fuga, con le carrozzerie stropicciate e nella testa parole che non sarebbe bello leggere su un giornale. Arrivati in un modo o nell'altro ai box e cambiata la monoposto i due hanno proseguito la loro sfida cercando il giro più veloce che da regolamento consegna 2 punti. La sfida per il titolo si è svolta negli ultimi 5 giri, quando sia Di Grassi che Buemi hanno usato il FanBoost per sfidarsi sul singolo giro, e la vittoria finale è così andata allo svizzero, che come dimostrato durante le qualifiche era decisamente il più veloce in pista.

### domenicaseria



#### FORMULA UNO

- 6 GP AUSTRIA AUSTROSCONTRÒ
- 14 GP AUSTRIA COLPO ALLE AMBIZIONI
- 24 GP AUSTRIA LE PAGELLE
- 27 GP AUSTRIA DISCORDIA DA CORDOLI
- 28 GP AUSTRIA LA TECNICA
- 30 GP AUSTRIA IL TABELLONE
- 34 GP AUSTRIA IL PADDOCK

#### VELOCITÀ

- 38 GP2 SERIES AUSTRIA
- 40 GP3 SERIES AUSTRIA
- 42 FORMULA E LONDRA
- 44 STROLL GUARDA AVANTI
- 60 BLANCPAIN NURBURGRING
- 62 TRICOLORE TURISMO MAGIONE
- 64 TRICOLORE PROTOTIPI MAGIONE
- 66 COPPA ITALIA E MITJET
- 67 LOTUS MONZA
- 70 CIVM TRENTO BONDONE

#### RALLY

- 46 MONDIALE POLONIA
- 54 CIR VERSO SAN MARINO
- 57 STRATOS SHOW A BIELLA

#### RUBRICHE

- 4 SCATTOFISSO
- 22 FILO DI GAS
- 56 SAN MARINO SFIDA A QUATTRO
- 58 INTERVISTA RITROVATA
- 68 PISTASPRINT
- 74 CUORE DA CORSA
- 78 CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

GHeuer

# GOOD FESTIVAL



SCHE

HELIN

OTA





# Festa **Bmw** a Goodwood

L'edizione 2016 del Festival della Velocità a Goodwood ha rappresentato ancora una volta un memorabile momento di culto per la memoria di corse, campioni e macchine.

Questa volta in vetrina, a rappresentare un momento di richiamo particolare, c'era la Bmw, per il festeggiamento dei cento anni della Casa di Monaco di Baviera. E il momento clou ha visto sfilare il nostro Riccardo Patrese al volante della Brabham-Bmw turbo, binomio che fu il primo ad aggiudicarsi il mondiale F.1 per i motori sovralimentati, con Nelson Piquet, nel 1983.



AUTOCAR



# Austrosc

**NUOVO REGOLAMENTO DI CONTI IN CASA MERCEDES, CON ROSBERG A CONTATTO COL RIMONTANTE HAMILTON. LEWIS RESISTE E VA A VINCERE, NICO, AMMACCATO E PENALIZZATO, TERMINA QUARTO**



# contro

il commento  
del Gp



## INCUBO E POI LIETO FINE PER HAMILTON

L'attacco deciso nel finale incandescente del rimontante Hamilton, la manovra difensiva e discussa di Rosberg, il contatto e il solito patatrak: la sequenza, sopra, mostra proprio tutto. L'epilogo vede Lewis sorridente vincitore e Nico scornato e penalizzato, comunque classificato quarto...

di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**S**PIELBERG - Sul podio lo fischiano come se avesse rubato. Al di sotto nessuno tra i membri del team Mercedes sembra festeggiarlo, Niki Lauda pare più interessato a parlare con Christian Horner piuttosto che gioire per l'ottava vittoria stagionale. Appena scende dal podio, gli mettono in mano la comunicazione del Collegio dei Commissari Fia, che lo convocano per "rispondere dell'accusa di avere causato la collisione con la vettura n 6" (quella di Rosberg ndr). "Ma ce l'avete tutti con me?" deve avere pensato Lewis Hamilton. Ancora in overdose di adrenalina per una gara condotta in maniera irriducibile, senza mai arrendersi, credendoci sempre. Sin dai primi giri, quando sembrava controllare agevolmente le presenze di Raikkonen e Verstappen alle sue spalle, a quando la Mercedes decideva di cambiare la strategia iniziale, passando da uno a due cambi gomme. Strategia quasi obbligata che solo la Ferrari con Vettel si era messa in testa di non rispettare. Per Hamilton sembrava proprio una vittoria scontata. Poi la safety car che ha neutralizzato la corsa dopo l'inci-



dente di Vettel, aveva finito per rimescolare le carte. Peccato, perché nella prima parte di gara, Hamilton, così come a Monaco e Montreal, aveva dato spettacolo riuscendo a percorrere distanze impensabili con le gomme ultrasoft. Complice la temperatura che si era abbassata sensibilmente rispetto a sabato, Hamilton si è fermato la prima volta per il cambio gomme al 21° giro, quando la Pirelli aveva calcolato una percorrenza in circa 10 giri. Raikkonen, con le gomme super soft, ha percorso solo un giro in più, alla faccia di chi ancora dice che la Ferrari sarebbe più gentile con le mescole più tenere. Hamilton aveva la corsa in mano, anche perché Rosberg faticava a rinvenire dalle retrovie dopo avere scontato in griglia la penalità di 5 posti, per avere sostituito il cambio.

#### Sosta preoccupata

Consapevole dei problemi iniziali, del tempo perso per passare Ricciardo, Verstappen e Button: Nico Rosberg aveva deciso di anticipare la prima sosta al 10° giro. Per togliersi dal traffico e per rompere la sequenza rispetto ad Hamilton. Conscio che in caso di strategia uguale, non aveva nessuna possibilità di farcela.

Quando però entrambi i piloti Mercedes hanno cambiato le gomme rispettivamente al 54° e al 55° giro, è successo un fatto strano. Che inizialmente ha preoccupato Hamilton e che forse indirettamente è stato alla base della sua furiosa rimonta. Rosberg infatti è ripartito con gomme supersoft, Hamilton invece con gomme soft. Considerando che i giri da compiere erano ancora 16, la scelta di Rosberg sembrava decisamente più indicata. Tanto che al termine Hamilton ha detto: «Devi credere nel tuo box, perché loro dispongono di maggiori

DOVEVO FARE UNA  
SOLA SOSTA, MA  
POI HO CONDIVISO  
LA SCELTA DI  
PASSARE A DUE,  
COME NICO

LEWIS HAMILTON

”

informazioni, io non potevo farlo. Mi sono chiesto il perché di questa differenza e la risposta è che probabilmente Rosberg non aveva più un treno di gomme soft nuovo. Lui forse aveva delle gomme più performanti, io invece che duravano di più. Semplicemente erano più critiche da riscaldare nei primi giri. La mia prima scelta strategica era una sola sosta, ma quando mi hanno detto di fermarmi di nuovo, ho condiviso la decisione, perché sapevo che anche Rosberg era su questa strategia».

#### Lewis inseguimento furioso

Da quel momento è iniziato un furioso inseguimento di Hamilton ai danni di Rosberg, ma la situazione sembrava più favorevole al pilota tedesco, tanto che al 60° giro, Rosberg aveva doppiato Ricciardo con facilità, mentre Hamilton aveva perso molto più tempo, accumulando di nuovo un distacco che non gli consentiva più di attivare il Drs. A consentire il fenomenale recupero di Hamilton negli ultimi due giri davvero da cardiopalma non sono state le diverse mescole adottate dai piloti Mercedes, quanto piuttosto i problemi ai freni Bmw che hanno costretto Rosberg a rallentare improvvisamente. Al 66° giro, in piena bagarre, il pilota tedesco ottiene il suo giro più veloce in 1'08"491. Ma due giri dopo il suo ritmo sale, gira in 1'09"898 e ormai le sue traiettorie sono fatte in funzione di proteggere la posizione da Hamilton. Che a sua volta è protagonista di una condotta abbastanza simile. Il suo giro più veloce lo ottiene alla 67esima tornata in 1'08"411 poi al penultimo giro, registra il tempo di 1'09"402, ma ormai si è accorto che la Rosberg a problemi a fermarsi e la curva numero 2 diventa il luogo ideale, per via della lunga staccata e della ampia via di fuga, per tentare il sorpasso. →

# Wolff: «È tempo di una decisione»

L'EPISODIO TRA NICO E LEWIS È GIUDICATO IRRAGIONEVOLE. È L'ORA DELLE DIRETTIVE PRECISE. TOTO NON VUOLE PIÙ SITUAZIONI SIMILI

**D**opo il turbolento Gp di Spagna, aveva detto che la Mercedes non avrebbe più tollerato collisioni tra i suoi piloti. Dopo il contatto "light" tra Rosberg e Hamilton a Montreal, Toto Wolff aveva detto che la misura era colma e che qualora la cosa si fosse ripetuta, allora suo malgrado il team campione del mondo avrebbe stabilito dei criteri, dei parametri per regolamentare il comportamento in corsa dei suoi piloti. Non immaginando minimamente il patatrac austriaco.

«Un episodio del tutto irragionevole che non meriterebbe nemmeno un commento. Dopo Barcellona avevo accettato la cosa, perché in fondo venivamo da

30 Gp consecutivi dove Hamilton e Rosberg non avevano avuto collisioni tra di loro. Sapevamo che la cosa eventualmente poteva ripetersi, ma dal mio punto di vista forse ingenuo, credevo che la lezione fosse stata chiara, che ne fossimo consapevoli e che la cosa non si sarebbe più ripetuta. Qui invece eccoci di nuovo, è successo ancora quin-

di ora dobbiamo considerare tutte le opzioni possibili. Una di queste è quella di congelare le posizioni ad un certo livello della gara. Decisione poco popolare che mi fa vomitare. Perché amo vedere i piloti competere, ma se non è possibile vederli competere senza incidenti, allora queste sono le conseguenze. I piloti rispetteranno in futuro le nostre indicazioni? Sì, potete scriverlo a lettere maiuscole. Adesso dobbiamo tutti raffreddarci, calmarci, poi nei prossimi giorni decideremo. Visto che la prossima settimana c'è il Gp di Gran Bretagna, dovremo discutere la cosa internamente, con tutte le parti coinvolte. Prenderemo una decisione a prescindere da quello che diranno i piloti. Sarà una decisione presa da tutta la squadra e potrà andare in entrambe le direzioni. L'obiettivo è quello di evitare futuri contatti tra le nostre vetture, così tutte le opzioni saranno considerate. I piloti logicamente la pensano in maniera diversa, per loro è bianco o nero. Rosberg aveva un problema ai freni, ha provato a frenare più tardi, in una traiettoria che probabilmente non era la sua abituale. Hamilton è arrivato dall'esterno e lì è avvenuto l'incidente. Non voglio attribuire la responsabilità a nessuno, perché ogni volta

che riguardo le immagini e la camera car, affiorano nuovi elementi. Ma mi sono fatto la mia opinione personale. Perché per ballare il tango bisogna sempre essere in due. In questa storia i problemi ai freni di Rosberg sono un aspetto marginale, ci sono cose che vanno oltre. Alla fine del penultimo giro Rosberg ha avuto un guasto al comando bbw dei freni, si è ritrovato senza poter usare i freni elettronici. Questo ha ridotto l'efficienza della sua vettura in frenata. Lo vedevamo dalla telemetria ma conforme alle nuove regole non potevamo avvertire il pilota. Nel rettilineo all'ultimo giro il problema è diventato ancora più serio e Rosberg ha cercato di difendere la posizione. Arrivando alla curva era all'interno ma ormai privo dei freni. Ma questo episodio non avrà influenze sul rinnovo del contratto di Rosberg. Quella è una decisione a lungo termine che non può essere condizionata da un episodio relativo ad una gara».

Profondamente deluso per l'accaduto anche Niki Lauda: «Arrivato a quella curva, Rosberg era in crisi con i freni così è arrivato lungo, Hamilton era all'esterno e i due sono entrati in collisione. Ed è proprio quello che non capisco. Perché hanno fatto un incidente? Rosberg aveva problemi ai freni, ma perché toccarsi? Questo è completamente sbagliato. Una cosa è il problema ai freni, un'altra l'incidente. Sono cose diverse. Probabilmente la colpa è stata di Rosberg, ma adesso serve a poco». ●

PRENDEREMO  
UNA DECISIONE,  
DAREMO  
INDICAZIONI  
E I PILOTI LE  
RISPETTERANNO

TOTO WOLFF



DAL CONTATTO ESCE MALE.  
MOLTO MALE. ROSBERG

Sopra, Rosberg dopo la toccata finale con Hamilton va a completare l'ultimo giro con l'ala anteriore incastrata nel fondo vettura. Ce la farà a tagliare il traguardo 4°, ma Wolff, sotto, reagisce alla botta decisamente stizzito



**La colpa è di Rosberg**

I commissari non hanno avuto dubbi nell'affibbiare la responsabilità della collisione a Rosberg, con il pignolo e asfissiante Gary Connelly che ha condotto un'istruttoria infinita. E da un punto di vista della dinamica, come potrebbe fare un perito di una assicurazione, l'interpretazione del Collegio dei Commissari Fia è ineccepibile. Perché alla staccata, Hamilton era leggermente davanti, Rosberg lo ha portato fuori traiettoria all'esterno, e il pilota inglese è stato costretto a sterzare sopra di lui. Ecco forse costretto non è il termine esatto. Diciamo piuttosto "ha scelto", perché in teoria Hamilton avrebbe anche potuto andare dritto. Evitare la collisione con il compagno di squadra, perdere poco tempo e riprovarci con successo alle curve successive. Considerando che Rosberg ormai privo di freni, avrebbe avuto dei serissimi problemi a negoziare la traiettoria dell'insidiosa curva in discesa in contro pendenza prima dei box, che inevitabilmente lo avrebbe portato fuori pista.

**Dinamica stile Prost-Senna a Suzuka**

Una dinamica che per certi versi ha ricordato quella tra Senna e Prost a Suzuka, con la differenza che la c'era una chicane che si percorreva quasi da fermi, quindi Prost aveva avuto gioco facile a bloccare Senna. Nel caso di Hamilton e Rosberg invece lo schianto è stato inevitabile. Diciamo che Hamilton è stato più furbo a metterla in rissa. Il fatto che fosse in testa di circa mezza macchina alla fine della staccata dice poco, perché poi doveva girare. Se passasse questo concetto, ad ogni curva successiva ad un lungo rettilineo prepariamoci a vedere delle stragi, perché basterebbe ritardare la frenata, mettere il musetto davanti, per avere il diritto di passare. A prescindere se ci si trova all'esterno. Probabilmente il grande colpevole, il grande assente in questa azione di gara così cinicamente spietata è stato il box Mercedes. Perché forse ad un giro dalla fine, sapendo dei problemi ai freni di Rosberg, forse sarebbe stato proprio il caso di dare degli ordini, di stabilire delle priorità. Per evitare quello spettacolo così poco edificante che poi si è verificato all'ultimo giro. In precedenza Hamilton aveva corso molti rischi nei doppiaggi per rimanere in scia a Rosberg.

**Rivalità dissennata**

In tanti momenti la Mercedes ha rischiato di perderla questa gara, nonostante la concorrenza di Ferrari e Red Bull non fosse certo irresistibile. Toto Wolff si definisce "naif" nell'aver pensato che l'autocontrollo e il libero arbitrio dei suoi piloti fossero sufficienti a gestire una situazione così esplosiva. Si sbagliava, ora dice che correrà ai ripari già da Silverstone, ma pensate se il patatrac tra i due piloti Mercedes fosse stato doppio, come già era accaduto in Spagna, che aria tirerebbe ora nel team campione del mondo. Gli ordini di squadra arriveranno e meno male. Perché ormai la rivalità tra Hamilton e Rosberg ha raggiunto livelli dissennati e anche un poco ottusi. Visto che dopo ogni incidente i due dicono di avere imparato la lezione, promettono di non rifarlo e poi alla prima occasione buona, ci

il commento  
del Gp



**ROSBERG AVEVA  
PROBLEMI AI FRENI  
MA PERCHÉ  
TOCCARSI? QUESTO  
È DEL TUTTO  
SBAGLIATO**

NIKI LAUDA



ricadono subito dentro. Come due viziosi ormai incurabili. Se la cura, se l'antidoto saranno dei precisi ordini stile Jean Todt, meglio così. Anche se magari vorrà dire congelare le posizioni dopo pochi giri o dopo il primo cambio gomme. Il tempo dei liberi tutti e finito, l'anarchia autogestita anche. In Austria la cosa ha giocato a favore di Lewis Hamilton. Gli hanno dato ragione la classifica finale e i Commissari Fia, ma non gli spettatori che sotto il podio hanno fischiato sonoramente. Lui ha creato le condizioni per lo scontro quando forse avrebbe potuto aspettare due curve ed ottenere lo stesso risultato. Questa volta gli è andata bene ma non deve essere poi così tanto sicuro, che le nuove regole comportamentali che saranno decise questa settimana da Toto Wolff e Niki Lauda, giocheranno necessariamente in futuro a suo favore.

**La parola a Nico Rosberg**

Oltre al danno anche la beffa. Prima perde il Gp d'Austria all'ultimo giro sorpassato da Hamilton,





poi i Commissari lo puniscono con 10" di penalità per avere causato la collisione con il compagno di squadra, poi gli tolgono due punti dalla patente e gli rifilano pure una reprimenda per avere continuato a correre con una vettura gravemente danneggiata.

Tutto il peggio gli arriva addosso in un attimo, ma ciò nonostante Nico Rosberg resta della sua idea: «Quello che è successo è incredibile, ero ormai sicuro della vittoria, invece è cambiato tutto nell'ultimo giro. Eravamo in lotta, i miei freni non funzionavano più al meglio, si erano surriscaldati. Le gomme si stavano degradando e le possibilità per Hamilton si sono riaperte. Ma ero fiducioso che potevo proteggere la posizione e portare a casa la vittoria. Arrivando alla curva 2, io ero all'interno, nella posizione migliore. Ho ritardato la frenata, sono arrivato un po' lungo, ma era tutto regolare. Potevo farlo perché all'interno c'ero io. Sono rimasto davvero sorpreso quando ho visto Hamilton che ha girato sopra la mia vettura per fare la curva».

#### La versione di Lewis Hamilton

Sul podio lo fischiano sonoramente e lui ci rimane male. Perché è convinto di essere nel giusto e si aspettava che il pubblico austriaco riconoscesse il suo modo di correre irriducibile. Cosa che invece non succede: «Quello che è successo non mi sembra un episodio discutibile, mi sembra tutto molto chiaro. Rosberg ha commesso un errore alla prima curva, è salito sul cordolo e ha allargato la traiettoria. Mi sono avvicinato a lui, lui ha bloccato la traiettoria interna così io sono andato all'esterno. Ero nella linea corretta, lui invece era sul mio lato cieco. Potevo immaginare dove fosse ma non lo vedevo. Ho iniziato a sterzare per fare la curva.

**SONO ARRIVATO  
LUNGO MA ERA  
REGOLARE. POI  
LEWIS HA GIRATO  
SOPRA DI ME  
PER CURVARE**

**NICO ROSBERG**

”

#### UN DUALISMO PER ORA INGESTIBILE

Sopra, Rosberg e Hamilton in lotta: in poche parole siamo alle solite pure in Austria. Al centro, Lewis esulta subito dopo l'arrivo trionfale e, nell'altra pagina, in basso, i due a colloquio, all'interno di una dialettica infinita fatta di attacchi e momentanee tregue, ma mai di una pace in pista duratura. Ora alla Mercedes hanno capito che è tempo di intervenire...

Ero al limite della pista eppure lui mi è venuto addosso. Il mio box mi ha detto che aveva problemi con i freni, ma non sono sicuro di cosa sia successo. Ho cercato di capitalizzare l'errore commesso da Rosberg e fortunatamente sono stato in grado di continuare. Ho sempre attaccato dal primo giro, non mi sono mai arreso, io interpreto le corse in questo modo. Rosberg è al comando del campionato nel pieno rispetto della tabella dei motori, io invece sono in lotta ma sono alla quinta unità. Siamo in una posizione diversa, per me ogni punto conquistato è più importante che mai».

#### Le decisioni dei Commissari

Questa la decisione presa dal Collegio dei Commissari Fia: «Avendo analizzato le numerose prove video, le testimonianze dei piloti, i dati della telemetria, risulta evidente che Hamilton era davanti a Rosberg disponendo di una lunghezza di vantaggio (per lunghezza si intende quella della macchina n.d.r). Hamilton avrebbe potuto percorrere la traiettoria della curva 2 dentro i limiti della pista se non fosse stato per la collisione. Rosberg non ha lasciato a Hamilton quello che in gergo si chiama "racing room", lo spazio per correre, per questo è da considerarsi responsabile per l'incidente».

Rosberg poi è stato punito con una reprimenda per avere violato l'articolo 12.1.1 del regolamento. Nel dettaglio: «Un pilota che riporta seri problemi meccanici deve abbandonare la pista appena sia sicuro farlo. Tuttavia date le circostanze e il fatto che Rosberg ha comunque ridotto in maniera significativa la sua velocità, con l'obiettivo di ridurre così il rischio per gli altri piloti che lo seguivano, si decide di punirlo con una reprimenda». ●

# Colpo

## alle ambizioni

il botto  
del Gp

IL TERZO POSTO DI RAIKKONEN NON PUÒ CONSOLARE, PERCHÉ PER LA ROSSA È UNO DEI PEGGIORI GP DELL'ANNO, CON VETTEL MESSO KAPPAO DA UNA GOMMA A CAUSA DELLA STRATEGIA A RISCHIO



di Cesare Maria Mannucci

foto Colombo, Getty Images, Sutton-Images.com

**S**PIELBERG - Al di là del podio conquistato da Kimi Raikkonen all'ultimo giro grazie alla distruttiva collisione tra i due piloti Mercedes, quella vista in Austria è stata forse una delle peggiori Ferrari dell'anno. Poco affidabile - come leggete a parte - e che a causa della ormai cronica fragilità del cambio, costringe Vettel a partire dalla quinta fila. Poco performante in termini cronometrici, come dimostra il gap tra il giro più veloce di Hamilton in 1'08"411, e quello di Raikkonen in 1'08"876. Con due piloti ferraristi che in qualifica sembrano afflitti dalla "sindrome del braccino" e non se la sentono di rischiare quanto dovrebbero negli ultimi decisivi minuti. Ancora una volta la Ferrari sceglie per Vettel una strategia piuttosto rischiosa. Non in termi-

ni di flessione nei tempi sul giro o di proiezioni sul traffico in pista, perché nella strategy room a Maranello dispongono di programmi di simulazione e di dati certamente più esaustivi e illuminanti. Ma nei termini di calcolare l'usura delle gomme, ripetendo per certi aspetti, quanto accaduto lo scorso anno a Spa. Kimi Raikkonen si ferma, infatti, al 22° giro per il primo cambio gomme, mentre Vettel tira dritto sino a quando al 26° giro la gomma posteriore destra esplose - perché ormai priva di tutti i 5 mm di battistrada di cui è ricoperta - e si schianta contro il muro.

#### Forzatura strategica

Una forzatura strategica di cui la Ferrari e Vettel non avevano bisogno, considerando anche che le

#### TANTA PAURA PER SEB E UNA GARA ROVINATA

La corsa di Vettel termina al 26° giro. La gomma posteriore destra lo tradisce in rettilineo, facendogli perdere il controllo della Ferrari, che urta le barriere con l'ala anteriore: gara finita



due Red Bull, che come le Ferrari avevano preso il via con la miscela supersoft, si erano fermate prima per il cambio gomme, rispettivamente al 14° e 15° giro. Vettel invece di giri, con le stesse gomme, ne ha fatti 29, perché dobbiamo aggiungere anche i tre effettuati durante il Q2 delle qualifiche. È vero che rispetto a sabato, la temperatura della pista si era ridotta della metà, passando da 50 gradi a 26 gradi. Questo fattore inevitabilmente aveva allungato la vita delle mescole più soffici, come dimostrerà anche Lewis Hamilton che con le gomme ultrasoft, riesce a percorrere 21 giri prima di fermarsi, quando le proiezioni della Pirelli dicevano che in gara questa miscela non avrebbe potuto percorrere in sicurezza più di 10 giri. Ma il rischio che Vettel e la Ferrari prendono è eccessivo, perché esistono dei limiti "fisici" sulla costruzione di una gomma, che sono imprescindibili dal comportamento cromatico in pista.

### Rossa in aspettativa

Vettel ottiene il suo giro più veloce alla decima tornata in 1'11"441, al 25° giro invece, stacca il tempo di 1'11"619, ossia solo 2 decimi in più, tempo molto simile alla sua migliore prestazione. A dimostrazione che in termini di efficienza, di grip meccanico, le gomme funzionavano ancora benissimo. Se volete, è stato questo fattore a trarre in inganno la Ferrari. Perché a quel punto alla Rossa hanno pensato che se Vettel fosse riuscito a percorrere 30 giri con il primo set di gomme, a quel punto tutto il Gp si poteva coprire con un solo pit stop. Considerando che la Mercedes aveva già mostrato che essendo partita con le gomme ultrasoft, avrebbe dovuto effettuare due soste. Questa differenza, questo delta, poteva creare i presupposti per la prima vittoria stagionale del Cavallino Rampante. Aspettativa comprensibile ma non giustificabile da una squadra come la Ferrari, che non può alzare a questo livello la soglia del rischio delle scelte strategiche, come potrebbe fare una Manor o una Sauber. Considerando che potevano valutare lo stato di usura delle gomme di Raikkonen, che, rispetto a Vettel, si era fermato 4 giri prima, e di quello che aveva fatto la Red Bull in precedenza.

### Usura ed esplosione

Sebastian Vettel ha detto: «*La gomma è esplosa all'improvviso, dal nulla, non c'è stata nessuna avvisaglia. Anche dai box mi hanno detto che tutto sembrava regolare, i tempi erano costanti, uguali a quelli del giro prima. Ovviamente l'intenzione era quella di andare il più lontano possibile, anche perché nessuno tra i piloti che avevano le ultrasoft si era fermato nei primi 10 giri. Non sappiamo cosa sia successo alla gomma, che però è esplosa. È stata una nostra decisione di continuare perché era chiaro che la vita delle gomme si era allungata per tutti*».

È vero, le gomme non davano segni visibili di usura, le performance erano consistenti. Ma Vettel e la Ferrari non possono impostare una gara su questo parametro, quando tutti gli altri con le stesse mescole, invece, si erano fermati molto prima. Perché il fatto di non degradare progressivamente è una

il botto  
del Gp



LA GOMMA  
È ESPLOSA SENZA  
NESSUNA  
AVVISAGLIA,  
MENTRE I TEMPI  
ERANO COSTANTI

SEBASTIAN VETTEL

”

caratteristica che tutte le mescole della Pirelli hanno, e che ogni team deve tenere nella giusta considerazione.

### Poco gentile con le gomme

La Ferrari quest'anno non è certo la vettura più gentile e rispettosa delle gomme. Per quale ragione concreta, quelle di Vettel in Austria dovevano durare molto di più di quelle analoghe montate sulla Ferrari di Raikkonen oppure delle due Red Bull? Un conto sono le scelte strategiche basate su variabili cromatiche, altro conto sono i rischi perpetrati nel tempo, sperando che vada bene così. Come hanno fatto in Austria Vettel e la Ferrari. Nella sua analisi dopo gara, Maurizio Arrivabene parla di "sfortuna", ed è questa una parola che la Ferrari dovrebbe togliere dal proprio vocabolario. Perché non è per sfortuna che Vettel parta dalla quinta fila e non è per sfortuna che la gomma posteriore esploda, dopo che si sono cercati di percorrere più giri dei



# Allarme **affidabilità** con tre gettoni da usare

**IL CAMBIO È SOLO UN ASPETTO: PER VETTEL SIAMO GIÀ ALLA QUARTA UNITÀ ADOTTATA ED È LECITO PAVENTARE POSSIBILI PENALTY, MENTRE LO SVILUPPO È AGLI SGOCCIOLI**

**I**l concetto di affidabilità non è negoziabile. Al di là delle dichiarazioni di Sergio Marchionne, che nel giro di due mesi passa da definire l'attuale squadra Ferrari da: «*La migliore di sempre*», a team: «*Con problemi seri, che necessita di rinforzi tecnici*», senza che nel frattempo sia cambiato nulla, la mancanza di affidabilità della Sf16 H si cronicizza, diventa sempre più evidente. In Austria la Ferrari è costretta a cambiare la trasmissione sulla vettura di Vettel, perché l'analisi tecnica successiva al Gp di Baku, evidenzia dei residui metallici nell'olio del cambio. Segnale inequivocabile che tra gli ingranaggi, qualche cosa si stava tritutando. Per Vettel questa è la terza sostituzione del cambio durante la stagione, e con quello montato a Melbourne, la quarta trasmissione impiegata in 9 gare. Considerando che il regolamento prevede che ogni cambio debba disputare 6 Gp consecutivi, è più che evidente come la Ferrari sia lontana come concezione tecnica, dallo spirito di un regolamento che invece ha posto l'affidabilità come parametro fondamentale. Ma questo è solo l'inizio. In Austria entrambe le Ferrari hanno montato nuovi motori, modificati nell'albero a camme per ottimizzare la combustione della nuova benzina e del nuovo lubrificante prodotti dalla Shell. Modifica che è costata 1 gettone e che riduce il "tesoretto" di Maranello a soli 3 gettoni. Ma il problema non è quello, anche se il gap in termini di potenziale di sviluppo dalla Renault o dalla Mercedes che di gettoni da spendere ne hanno ancora rispettivamente 21 e 11, è sempre più grande. Il problema vero è che per Vettel questa rappresenta la quarta unità adottata, per Raikkonen la terza. Solo Button con il poco affidabile motore Honda in Austria è arrivato alla quarta power unit. Lo scorso anno, il regolamento consentiva 4 power unit per 19 gare, quest'anno il tema sarebbe stato meno estremizzato con 5 power unit per 21 gare. Eppure alla nona gara di campionato, la Ferrari di Vettel è già arrivata al quarto motore, quindi, con 12 gare ancora da disputarsi, è ragionevole pensare che il pilota tedesco incorrerà sicuramente in almeno una penalità per la sostituzione della quinta power unit, prima del Gp di Abu Dhabi. L'affidabilità era sempre stato uno dei punti di forza della Ferrari. Le sue soluzioni tecniche

a volte potevano non essere le più performanti, ma la sua qualità costruttiva non era mai stata in discussione. Analizzando tutti i risultati della Ferrari meglio classificata dal 2010 ad oggi, si evince che per 4 campionati la Rossa aveva lamentato 1 ritiro a stagione, per due campionati 2 ritiri. Ma ora cosa è successo? Certamente la Sf16 H rispetto alla vettura del 2015 è stata modificata in troppe componenti, troppo in fretta. La Ferrari durante l'inverno è quella che maggior-

mente è intervenuta: sulla power unit, sulla componente meccanica e sulla aerodinamica. Scelta obbligata considerando i limiti della vettura 2015. Il cambio è stato copiato dalla Mercedes forse senza avere una analoga conoscenza in materia di trasmissione "scatolata". Spostare la struttura che inglobava gli ammortizzatori dal distanziale posto tra cambio e motore, allo spazio tra cambio e differenziale, avrebbe creato problemi di rigidità, che poi si sono ripercossi sui meccanismi della trasmissione. Alcuni cedimenti sarebbero proprio

da ricondurre al carter che ingloba anche gli elementi della sospensione, che finirebbe per flettere, con ripercussioni sui meccanismi interni del cambio. Sino a quando il calendario e la matematica lo consentono, alla Ferrari fanno bene a non ammainare bandiera e dire che il campionato loro lo possono ancora vincere. Anche se questo dovesse andare a scapito del progetto 2017. Ma per farlo, per continuare a sperare, è imperativo potere contare su un'affidabilità assoluta. Obiettivo al momento ancora ben lontano dall'essere raggiunto. ●

**IN AUSTRIA PIÙ DI COSÌ NON SI POTEVA FARE. SPERO IN UN GP DI SILVERSTONE MENO COMPLICATO**

**KIMI RAIKKONEN**



## **PER KIMI UN PODIO QUASI INSUPERATO**

Raikkonen, sopra in lotta col sorprendente Button, sesto alla fine, e, in alto sul podio, terzo, insieme al vincitore Hamilton. A destra, Arrivabene pensoso, dopo una gara ben al di sotto delle aspettative iniziali

il botto del Gp



diretti rivali. Purtroppo la Ferrari ha "battezzato" prima del via che l'unico modo per cercare di battere la Mercedes era quello di riuscire a percorrere tutta la distanza con un solo cambio gomme. Ci ha provato, è andata male, ma non parliamo di sfortuna, perché proprio non è il caso. Il fatto che il tempo sul giro fosse ancora buono e costante, è stato un parametro che Vettel e la Ferrari hanno considerato più importante, rispetto allo stato di usura delle gomme di Raikkonen, che quando le ha cambiate, erano ormai a meno di un 10% della loro vita.

#### Voglia di fare il colpaccio

I rischi che Vettel non si era voluto prendere il giorno prima in qualifica, in maniera irragionevole li ha voluti assumere in gara nel continuare ostinatamente con un set di gomme che avrebbe dovuto essere sostituito almeno 2 giri prima. Anche se questo voleva dire fare due soste invece che una. Non si vincono le gare così e soprattutto è un modo di correre "disperato" di cui la Ferrari non avrebbe bisogno. Perché se Vettel avesse fatto la strategia di Raikkonen, considerando il successivo incidente tra Hamilton e Rosberg, probabilmente avrebbe concluso al secondo posto. Massimalizzando ancora una volta il potenziale abbastanza limitato della SF 16-H e conquistato punti preziosi nella lotta per il campionato del mondo, a cui a parole Marchionne e Arrivabene ancora credono, considerando un obiettivo possibile. La Ferrari non ha mai corso così in tutta la sua storia, non ha mai preso rischi estremi, trasformando le gare in una sorta di prove di resistenza o di lotteria. Non deve fare il "colpaccio" in pista, tentando di portare le gomme oltre ogni ragionevole utilizzo. Perché comunque i suoi riferimenti dovrebbero essere sempre la Mercedes e la Red Bull, e le variazioni rispetto a quello che fanno loro dovrebbero essere comunque minime.

#### Il battistrada era finito

La gomma di Vettel non è stata forata da nessun detrito - la stessa Pirelli lo ha ammesso - non ci so-

#### ABBANDONO MALINCONICO

Vettel appena sceso dalla sua Ferrari danneggiata dal dechappaggio è solo dalla delusione. Sotto, Arrivabene parla con un sorridente Hamilton. La ricerca di un'alternativa a Raikkonen è una realtà, ma Lewis resta sposatissimo con la Mercedes...

no stati tagli provocati dai cordoli. Semplicemente è esplosa perché il battistrada era ormai finito, e il fatto che i tempi fossero ancora buoni non è un parametro valutativo sufficiente per continuare a oltranza. Sebastian Vettel, che ormai ambisce a riscrivere la storia di Michael Schumacher a Maranello, farebbe meglio a guardare come il 7 volte campione del mondo gestiva le cose da un punto di vista tecnico. Certo, lui era aiutato da personalità come Ross Brawn o Aldo Costa, ma mai avrebbe continuato a girare con le stesse gomme - che tutti gli altri avevano cambiato - sperando che tenessero ancora per 4 o 5 giri. Questo non vuole dire correre calcolando i rischi, ma piuttosto analizzare in maniera distorta la realtà. Caratteristica che purtroppo sembra segnare tutta la prima parte di campionato per la Ferrari. ●





# Red Bull blinda Sainz

**PER IMPEDIRE CHE SIA CARLOS IL POSSIBILE SOSTITUTO DI RAIKKONEN ALLA FERRARI, LA CASA DI MATESCHITZ BLOCCA LO SPAGNOLO. MAGARI PER RIVENDERLO ALLA RENAULT**

**F**orse è solo una coincidenza, ma appena Sergio Marchionne ha rilasciato una intervista dove affermava che il futuro di Raikkonen alla Ferrari era a rischio, subito la Red Bull ha deciso di attivare l'opzione contrattuale che aveva nei confronti di Carlos Sainz Jr, vincolandolo per altri due anni, sino al termine del 2018. Succede tutto in 24 ore, proprio all'inizio del mese di luglio, che, con quattro Gp in programma, sarà determinante per decidere il futuro del secondo pilota della Ferrari. E non solo. In Austria circolavano molte voci su questa strana concatenazione di eventi. Anche perché le stesse dichiarazioni degli interessati, lasciano la porta aperta a molti scenari, uno dei quali è che la Red Bull avrebbe bloccato Sainz con il preciso intento di rivenderlo alla Renault, per una operazione che sarebbe finanziata da Movistar per portare il pilota spagnolo al team francese.

## Carlitos Way

Dice Christian Horner: «Abbiamo deciso di avvalerci dell'opzione che avevamo su Sainz proprio alla vigilia del Gp d'Austria. Dal momento che tutti i nostri piloti hanno un contratto con Red Bull Racing, possiamo farli correre dove vogliamo. Sainz al momento corre con Toro Rosso, dove rimarrà anche il prossimo anno. In teoria potevamo esercitare questa opzione alla fine dell'anno, ma abbiamo prefe-

## STAVOLTA LEWIS È OKAY ALLA PARTENZA

Sopra, il via del Gp d'Austria, col poleman Hamilton autore di una partenza perfetta, che lo vede conservare la prima posizione con autorevolezza, davanti al sorprendente Button

**SE DISPUTERÒ BUONE GARE, MI VERRÀ OFFERTA IN FUTURO UN'ALTERNATIVA INTERESSANTE**

**CARLOS SAINZ**



rito anticipare la cosa per tranquillizzare il pilota». Carlos Sainz, i cui interessi ora sono seguiti da Luiz Garcia Abad, lo stesso manager di Fernando Alonso - la cui presenza sarebbe stata un problema per Maranello - è parso "subire" la scelta della Red Bull, che da un punto di vista contrattuale, blocca le sue legittime aspirazioni di correre per la Ferrari o la Renault: «Alla fine non è una mia decisione - dice Sainz Jr - è una cosa sulla quale io non posso intervenire. Se la Red Bull mi vuole, anche se io fossi contrario, se decide che io debba continuare con Toro Rosso non posso farci nulla, non ho il potere di modificare la situazione. Con la Red Bull ho un contratto che prevede un'opzione e loro l'hanno esercitata, fine della storia. Non mi interessa ora discutere se ci fossero o meno altre alternative, perché so che in futuro sarò ancora un pilota Red Bull. Se c'erano altre trattative, passavano comunque tutte da Marko, io e mio padre non eravamo coinvolti in queste cose. Il team Red Bull al momento sembra un po' sovraffollato, così dovrò aspettare ancora a Toro Rosso. Ma sono convinto che, se farò delle buone gare, loro mi troveranno un sedile, una alternativa. Recentemente Helmut Marko aveva detto che se volevo abbandonare il team e il programma Red Bull, avrei potuto farlo, ma qualcuno avrebbe dovuto pagare un sacco di soldi. Ma d'altra parte il fatto che una persona così esigente come Marko abbia

il botto  
del Gp

deciso di tenermi in anticipo per altri due anni, mi permette di essere più tranquillo e affrontare la seconda parte di campionato con maggiore serenità». Helmut Marko non usa mai delle perifrasi. «Un sacco di soldi» aveva detto, e un «sacco di soldi» ha chiesto, prima alla Ferrari e ora alla Renault. Le trattative con il Cavallino sono iniziate subito con il piede sbagliato. Memore della negoziazione fallita lo scorso anno per avere il motore Ferrari, dell'atteggiamento molto esigente di Maranello e del successivo rifiuto, a Marko non sembrava vero di essere lui ora nella situazione di vendere qualche cosa alla Ferrari. Per non avvalersi dell'opzione contrattuale su Sainz, la Red Bull pare che avrebbe chiesto 10 milioni di euro, proposta che alla Ferrari non hanno voluto nemmeno prendere in considerazione. Anche perché durante le trattative di rinnovo con Santander, il cui contratto scade alla fine del 2017, sarebbe emerso che la presenza o meno di Sainz, non avrebbe influito più di tanto, per riportare la sponsorizzazione ai livelli dell'arrivo di Alonso, quando la banca spagnola pagava 40 milioni di euro. Il futuro Ferrari-Santander è ancora in discussione, ma probabilmente sarà un accordo al ribasso, più che al rialzo.

Sfumata la possibilità Ferrari, per Sainz rimane invece in piedi quella della Renault. Ai francesi Marko ha chiesto di non pagare la fornitura dei motori per il team Red Bull nel 2017, ma questa cifra rientrerebbe comunque alla Renault via Movistar e un'altra importante corporate spagnola che sta negoziando direttamente con Renault Spagna, mercato estremamente importante per la Régie.

#### Ferrari, decide Vettel

Come spesso accade nella comunicazione Ferrari, la distonia è grande tra le dichiarazioni di Sergio Marchionne e quelle di Maurizio Arrivabene. Così quarantotto ore dopo che il Presidente aveva fat-



#### KIMI LA FORMICHINA RAGGIUNGE VETTEL

Il ritiro di Vettel, sopra, e la tattica più conservativa (sotto, eccolo in un cambio gomme) adottata con Raikkonen hanno permesso a quest'ultimo un 3° posto in Austria, che lo proietta a 96 punti, 3° anche nel mondiale a pari merito col compagno di squadra

to capire alla Gazzetta dello Sport che i giorni di Raikkonen a Maranello fossero ormai agli sgoccioli, in Austria invece il team principal della Ferrari è tornato a difendere il pilota finlandese. «Bisogna avere rispetto per Kimi, non abbiamo fretta per decidere chi sarà l'altro pilota, ma non bisogna dimenticare che stiamo parlando di un campione del mondo». Frasi già dette lo scorso anno, nello stesso periodo. Strano, quando Ron Dennis parla del futuro di Jenson Button in McLaren in alternativa a Vandoorne, non ricorda mai il passato iridato del pilota inglese. Proprio perché passato. In realtà, se la Ferrari confermerà ancora Raikkonen per un altro

#### QUESTO NEL DETTAGLIO IL BILANCIO STILATO DA ARRIVABENE

### «Altra gara sfortunata!»

Ecco il bilancio tracciato da Arrivabene nel post Gp: «Un'altra gara davvero sfortunata. La gomma non ha dato nessuna indicazione che stava per cedere. Noi non possiamo dire nulla al pilota durante la gara ma le opzioni e le indicazioni che avevamo erano tutte favorevoli. I sensori, la telemetria indicava che tutto era a posto. Il cedimento del pneumatico è stato repentino, improvviso e inaspettato. Inizialmente ci siamo spaventati poi siamo rimasti davvero stupiti. Forse è stato un taglio delle gomme, considerando quanto era successo nei giorni prima con i cordoli, ma è difficile parlare senza prove evidenti, i nostri piloti abitualmente sono molto sensibili, sentono subito le reazioni e le minime variazioni sulla macchina, i sensori sulle gomme non davano nessuna avvisaglia. Alla sosta pianificata mancava pochissimo, ancora 4 o 5 giri e poi ci saremmo fermati. Considerando quello che poi è successo con i piloti della Mercedes, senza i problemi alla gomma per noi poteva anche essere la prima vittoria. Per Vettel e Raikkonen avevamo pianificato due strategie diverse, volevamo differenziare le nostre possibilità. Inizialmente eravamo partiti per adottare la stessa strategia per entrambi, poi dopo alcuni giri abbiamo deciso di cambiare i piani. Con Vettel eravamo nella condizione di poter tentare il colpaccio perché una sola sosta avrebbe fatto la differenza determinante. Prima della gara non potevamo dirlo ma ora è evidente che quello fosse il piano».





un esempio perfetto di pilota numero due. Ha sempre fatto passare Vettel quando se lo è trovato alle spalle, senza fargli perdere tempo. Ha accettato tutte le indicazioni strategiche che arrivavano dai box, anche quelle non prese in considerazione dal pilota tedesco. Un compagno remissivo e affidabile, proprio quello che Vettel ha pianificato per il suo futuro a Maranello. Lo stesso Vettel recentemente ha detto: «Io posso dire la mia opinione sulla scelta dell'altro pilota, ma poi non so quanto la Ferrari la prenda in considerazione». Così, mentre la McLaren si può permettere il lusso di scegliere tra Button oppure Vandoorne, la Red Bull tra Verstappen, Ricciardo oppure Sainz, le alternative future per la Ferrari sono un po' meno eccitanti. Raikkonen oppure Perez oppure Grosjean, oppure Bottas. Con il messicano che a Maranello tornerebbe pure a piedi, ma che avrebbe il sapore di una zuppa riscaldata, visto che a suo tempo era stato scartato. E anche nel suo caso ci sarebbe poi da pagare una penale alla Force India.

Arrivabene scopre improvvisamente che: «In questo paddock ci sono molti piloti tutti molto interessati a correre per la Scuderia Ferrari». Situazione che in realtà esiste più o meno dal 1950, ed è strano che il team principal della Ferrari se ne accorga solo adesso. Ancora tre Gp: Inghilterra, Germania e Ungheria, per decidere il futuro di Kimi Raikkonen alla Ferrari. Se non commetterà errori clamorosi, se solo farà il compitino e si comporterà da fedele scudiero come ha fatto sino ad ora, il posto al fianco di Vettel sarà ancora suo. Con la speranza che la sua età e la sua esperienza, aiutino maggiormente nel 2017, quando inevitabilmente le vetture torneranno a essere più impegnative nella guida, proprio come negli anni in cui lo stesso Raikkonen era protagonista. In fondo, tolto Sainz e tutti gli altri piloti sotto contratto, il mercato non offre poi di meglio. Una situazione che fa emergere le varie scelte sbagliate della Ferrari negli ultimi anni in materia di mercato piloti e programma Academy.

Per cui avanti così, con la speranza che magari Charles Leclerc, sempre più dominante in Gp3, si riveli la scelta giusta e riesca a bruciare le tappe, proprio come ha fatto Max Verstappen. Per questo alla Ferrari hanno deciso di metterlo in macchina al più presto, a cominciare già dalla prossima settimana a Silverstone. ●



Scambio di idee chiarificatore, subito dopo il ritiro, tra Vettel e Arrivabene al muretto della Ferrari

anno - al momento la prospettiva più probabile - sarà per mancanza di alternative, ma soprattutto perché lo vuole Vettel, che ormai alla Ferrari comanda esattamente come riusciva a fare Schumacher. Senza al momento avere ottenuto gli stessi risultati. Vettel, che sta negoziando il rinnovo del suo contratto per altri tre anni, ossia sino al 2020, non vuole problemi con il compagno di squadra, non solo in pista ma anche nel modo di impostare il lavoro tecnico di sviluppo, soprattutto quello invernale, che il prossimo anno sarà particolarmente complesso per via del nuovo quadro regolamentare. Nelle ultime gare di Montreal e Baku, Raikkonen è stato

**IL FUTURO? NEL PADDOCK CI SONO MOLTI PILOTI INTERESSATI A CORRERE PER LA FERRARI**

**MAURIZIO ARRIVABENE**



# Max, Stiria e ammira

**È SEMPRE PIÙ SENSAZIONALE COME  
E QUANTO VERSTAPPEN CONTINUI  
A ESSERE SENSAZIONALE: VELOCE  
E AGGRESSIVO MENTRE VIVE E SCRIVE  
UNA STORIA CHE GIÀ GLI APPARTIENE**

**S**embra fatto di una sostanza artificiale, con quella bocca tirata, neanche portasse una maschera. Abituato al duro, perché duro, il suo babbo Jos, lo è da sempre, non solo con lui. Tirato su più a bastone che a carote. Eppure, capace di agguantare ogni premio. Perché è tosto, più di suo padre. Più di tutti, verrebbe da dire.

Parlare di Max Verstappen, significa avere a che fare con una ammirazione intrisa di invidia e mistero. Spesso, molto spesso, un ragazzino cresciuto così, affonda, si perde. Ma quando questo non accade, significa che il tronco è di legno durissimo, spunta dalla terra e cresce con una spinta irresistibile, impressionante. Un'irradiazione, ecco. Con grande soddisfazione di tutti noi che a questo fenomeno della natura stiamo assistendo, certi di misurarci con qualcosa che, nella nostra memoria, ha già messo radici. Non servono nemmeno troppi dati telemetrici per definire i termini della questione. Trattasi di pilota destinato a fare punti, podi, titoli, epoca, come scandito da un incedere che non conosce arretramenti, incertezze vere. Lui, Max, semplicemente, naturalmente, va forte. In aggiunta accumula grani di sale nella zucca ogni chilometro, il che elimina dalla scena eventuali sbavature da azzardo, liberando ulteriormente un talento di rara evidenza. Una manna, per questa Formula 1 a caccia di emozioni; una disdetta per chi con lui è costretto a misurarsi da distanze ravvicinate. Nello specifico Daniel Ricciardo, il più esposto al confronto, con il rischio di esporre anche qualche limite altrimenti meno identificabile; Vettel e Raikkonen, vale a dire l'intera Scuderia Ferrari, la più penalizzata dall'olandese volante. Lui, che vince nel giorno in cui le Mercedes si suicidano (a Barcellona); lui che tiene botta, tiene dietro, quando il bisogno di fare punti diventa quasi disperato. Insomma, una bella scocciatura, per certi versi. Per altri, uno spettacolo. Con una tappa simile a un bivio, crediamo: Gran Premio di Monaco, tre botti in tre giorni, senza fare una piega. Abbastanza da determinare la prima riflessione articolata di un ragazzo ormai completamente introdotto in un mondo adulto, dove la strafortezza da talento paga sino a quando rende. È probabile che, al tramonto della corsa nel Principato, Verstappen abbia maneggiato qualche freno supplementare, quelle leve che stanno nell'ombra



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES

dell'anima, sotto la pelle della pancia. Il risultato? Magnifico, anche perché non immediato. Meno errori, se possibile, una diversa regolazione delle manopole interiori, una versione B della propria foga, perfezionata dall'esperienza. La velocità di questo campione giovanissimo e grandissimo, sta proprio nella elaborazione dei dati disponibili, nella capacità di adattamento e di interpretazione del panorama. Una velocità che alla sua generazione soltanto appartiene, sintonizzata com'è su tempistiche tipiche e nuove, connesse ad una cultura elettronica, iper-veloce, pronta a trattare più elementi in contemporanea. Il tutto, abbinato a un talento quasi spaventoso, se consideriamo la padronanza con la quale Max è passato da una macchina ad un'altra, ottenendo la sua prima vittoria nel giro di pochissime ore. Non è una sagoma. Non è un grande parlatore. Sembra un figlio o un amico dei nostri figli, difficile da comprendere del tutto, per nulla efficace per una cena conviviale. Non si sa cosa senta, come senta, cosa pensi davvero. In compenso, estrae a nastro gesti e modi da sconcerto, da meraviglia. Ha soltanto incominciato. Ed è questo che più spaventa chi, contro di lui, deve e dovrà battersi, certo di avere a che fare con un soggetto nuovo, indecifrabile e, anche per questo, difficilmente battibile. Sarà dura, correggergli contro. Sarà bello e persino curioso, vederlo correre lungo una storia che, per qualche verso e clamorosamente, già gli appartiene. ●

### UN VERO MANICO CORIACEO E ULTRAVELOCE

Sopra, Verstappen che resiste a Vettel e, in alto, mentre scende dalla Red Bull, comunque felice per il 2° posto conquistato

# 8

## Max Verstappen

Il venerdì commette molti errori, apprende la lezione e per il resto del weekend è semplicemente perfetto. Gestisce sempre al meglio la presenza di Raikkonen alle sue spalle, corre come un veterano, salva le gomme, recupera varie posizioni nelle concitate fasi iniziali. Al termine porta il sorriso sui volti di Marko e Mateschitz che qui giocano in casa e alla vigilia non avrebbero mai pensato ad un secondo posto.

## Kimi Raikkonen

Un podio inaspettato, che rilancia le sue quotazioni in ottica 2017 e che lo riporta a pari punti con Vettel nella classifica di campionato. Meglio di così! Kimi parte bene, massimalizza il potenziale della sua vettura, non ricorre scelte strategiche disperate, supera Ricciardo e questa volta mette più pressione a Verstappen di quanto non avesse fatto a Barcellona.

## Nico Rosberg

Lo menano tutti. Hamilton che lo sorpassa in maniera prevaricatrice, sterzandoci sopra. I commissari che lo ritengono responsabile per la dinamica dell'incidente che all'ultimo giro rimescola le carte, e lo stesso Lauda che lo ritiene colpevole per quanto successo. Pur con una vettura a pezzi riesce però a contenere i danni concludendo al quarto posto. Ma da Silverstone, anche per lui il clima all'interno del team sarà pesantissimo.

## Jenson Button

Conclude al 6° posto a pieni giri grazie ad una condotta di gara davvero irriducibile. Parte dalla seconda fila ma nei primi giri subisce innumerevoli sorpassi perché il suo motore è davvero poca cosa. Ciò nonostante, grazie ad una buona strategia, cambi gomma rapidi e un'ottima gestione degli pneumatici riesce a portare punti preziosi alla McLaren. Per un pilota in cerca di un volante, risultato migliore non potrebbe esserci.



GETTY IMAGES

# 7

## Daniel Ricciardo

Conclude al 5° posto ma, in termini di performance, Verstappen lo sovrasta. Va in crisi con le gomme, tanto che deve effettuare tre soste, anche perché guida in maniera troppo aggressiva. Perde il duello con Raikkonen e al termine si augura di fare meglio per Silverstone. Ne ha bisogno.

## Pascal Wehrlein

Rischia con la strategia, riuscendo a percorrere 40 giri con le gomme soft. Rischio che la Manor può anche correre ma che non dovrebbe fare la Ferrari. Alla fine termina al 10° posto doppiato, conquistando così il suo primo punto, e concretizzando il potenziale di una squadra a cui non manca nulla per ripetere questo risultato anche nei prossimi Gp.



SUTTON-IMAGES.COM

## Romain Grosjean

Riporta la Haas nei punti dopo un periodo piuttosto difficile. Nonostante una penalità di 5" per velocità eccessiva in pit lane. Come altre volte riesce a sfruttare a suo vantaggio la neutralizzazione con la safety car recuperando molte di quelle posizioni che aveva perso al via a causa di una cattiva partenza e un leggero contatto alla prima curva. Negli ultimi giri mette Button sotto pressione ma non riesce a passarlo.

## Carlos Sainz jr.

Conclude all'ottavo posto una gara molto positiva e intensa. Cambia il motore, parte nelle retrovie e dopo il cambio gomme successivo alla neutralizzazione, si ritrova in ultima posizione. Inizia una rimonta intensa, evita i tanti contatti che avvengono in fase di frenata e riporta la Toro Rosso in zona punti.



GETTY IMAGES

## MAX E JENSON GLI ALTRI EROI DEL GP AUSTRIACO

Sopra, Verstappen, alla fine 2°, lotta con Button, gran 6°. A destra, Hamilton, il meritato trionfatore. Nell'altra pagina, in basso, Wehrlein, gran 10°, davanti a Magnussen, 14°. Più a sinistra, Ricciardo, 5°, qui davanti a Grosjean, 7°.





## Sebastian Vettel

Un weekend davvero scarso. In qualifica ammette di non avere voluto prendere troppi rischi. Parte dalla quinta fila causa la penalità, poi inizia una buona serie di sorpassi. Si ostina a portare avanti una strategia che dall'alto della sua esperienza dovrebbe giudicare subito sbagliata, finalizzata a disputare la gara con un solo cambio gomme. Infatti la sua corsa finisce al 26° giro quando la gomma posteriore destra esplode perché ormai al limite dell'usura.

SUTTON-IMAGES.COM

## Valtteri Bottas

I piloti Mercedes lo indicavano tra i favoriti memori delle sue precedenti performance su questa pista, invece Bottas non va oltre il 9° posto, doppiato. Risultato deludente che lui attribuisce alla difficoltà nel gestire l'usura delle mescole più tenere. Di certo, la sua limitata cultura tecnica, aiuta poco a risolvere i problemi di messa a punto.

## Sergio Perez

Esce violentemente di pista all'ultimo giro per un problema ai freni mentre è in lotta con Grosjean per il 7° posto. La sua è una gara tutta di rimonta, parte bene, effettua numerosi sorpassi, confermando il momento di grazia che sta vivendo. Viene classificato al 17° posto a 2 giri.

## Felipe Nasr

Parte dalle retrovie, recupera numerose posizioni ritardando il primo cambio gomme, ma quando si trova a lottare con piloti più veloci, spesso finisce per rallentarli troppo perché ostinatamente difende la posizione. Conclude al tredicesimo posto doppiato, massimalizzando il potenziale sempre più scarso della sua vettura.

## IL TOP DEL GP

### Lewis Hamilton

Ci crede sempre, anche quando la posizione in classifica e lo stato di usura delle gomme potrebbero suggerire il contrario. Negli ultimi due giri il suo istinto da predatore ha gioco facile con un Rosberg in crisi con i freni e forse anche di morale. Ottiene la terza vittoria stagionale ma ora dovrà fare i conti con le nuove regole interne che il team Mercedes adotterà dopo il suo ennesimo crash con Rosberg.

# 10



5

**Fernando Alonso**

Durante le prove paga il caos che regna alla McLaren, quando lo mandano in pista con delle gomme usate invece che nuove. Dopo pochi giri di gara il suo motore inizia a fare un rumore che sembra un trattore per un problema alla batteria. Prova ad andare avanti ma poi si ferma a 7 giri dal termine, venendo classificato in 18esima posizione.

**Felipe Massa**

Parte dai box perché in griglia si accorgono che l'ala anteriore ha riportato un danno strutturale ed è necessario cambiare il musetto. Poi fora una gomma ed esce dalla sequenza dei cambi; seguendo troppo da vicino Gutierrez finisce per surriscaldare i freni. Conclude 20° a 7 giri di distacco, un'enormità.

**Nico Hulkenberg**

Povero Hulk, partiva in prima fila, poteva essere la sua giornata, invece la sua gara si trasforma in incubo. Parte male, perde subito numerose posizioni, poi va in crisi con l'usura delle gomme e dei freni. In seguito i commissari lo penalizzano di 5" per eccessiva velocità in pit lane. Conclude al 19° posto a 7 giri.

**Esteban Gutierrez**

Dice di avere recuperato la forma fisica perfetta, ma ancora una volta finisce fuori dai punti, questa volta in 11° posizione, doppiato. Parte male perché attiva il dispositivo di anti stallo, poi va in crisi con le gomme, di cui non riesce a gestire al meglio l'usura.

**Joylon Palmer**

La definisce la sua migliore gara da quando è in F.1 e probabilmente ha ragione di essere soddisfatto del suo 12° posto, doppiato. Questa volta evita incidenti, gestisce le gomme in maniera accettabile e rivede il traguardo. Ma chiedergli di più sarebbe impossibile.

**Marcus Ericsson**

Conclude al 15° posto, doppiato. Guida in maniera troppo aggressiva, distrugge le gomme anteriori e questa volta si rivela meno efficace del suo compagno di squadra.

**Rio Haryanto**

Per l'indonesiano è una delle gare migliori, grazie ad una Manor finalmente competitiva. Conclude al 16° posto, doppiato, nonostante fastidiosi problemi elettronici che negli ultimi giri gli impediscono di attaccare Ericsson. Ma è bravo a gestire le gomme e ad evitare gli incidenti.

**Daniel Kvyat**

In qualifica distrugge la sua vettura così deve partire dalla pit lane con una monoposto ricostruita in fretta nella notte. Dopo un giro però è già fermo per problemi tecnici non identificati. La serie nera continua.

**Kevin Magnussen**

I commissari lo penalizzano di 5" per ostacolare in maniera stupida Wehrlein, quando cambia ripetutamente la linea per non farsi passare. Una scorrettezza abituale per il pilota danese, che lui si ostina a ripetere ad ogni gara, e che ormai ha stancato tutti. Conclude al 14° posto doppiato, facendo persino peggio del compagno di squadra.



fotografie GETTY IMAGES

AP

**UN ALTRO BRUTTO WEEKEND PER KVYAT**

Kvyat ha picchiato duro in prova, sotto, ed è partito dalla pit lane, ritirandosi quasi subito. Sopra, ritiro anche per Hulkenberg, qui davanti ad Alonso, pure lui kappad anzitempo, ma classificato 18esimo



Emir

**QUANDO I TAGLI  
COSTANO CARO**

Kvyat tagliando i nuovi  
cordoli ha danneggiato  
pesantemente la sua Toro  
Rosso in prova



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

# Discordia da cordoli

**IMPOSTI PIÙ ALTI, PER EVITARE I SOLITI TAGLI, SONO STATI  
IGNORATI DAI PILOTI, ALCUNI DEI QUALI HANNO PAGATO PEGNO...**

**SPIELBERG** - Per evitare i soliti tagli di percorso, oltre i limiti della pista, la Fia ha posto dei nuovi cordoli, molto più alti, all'esterno delle curve dove i piloti tendevano maggiormente ad uscire. Colorati di giallo, sono stati il terrore dei piloti, che ignorandone la funzione primaria, hanno continuato ad andarci sopra con tutta la vettura. Il più ostinato è stato Max Verstappen, che il primo giorno c'è finito sopra numerose volte in piena velocità, distruggendo due musetti e una sospensione. «Tanto valeva metterci un muro - spiega l'olandese - sarebbe stato meglio. Ho capito che non dobbiamo andarci sopra, ma quei cordoli sono davvero troppo alti e poco visibili. Non mi aspettavo che avessero effetti così devastanti sulla solidità della vettura. Lo scorso anno c'era il tappeto, che otteneva lo stesso scopo ma non sottoponeva le sospensioni a tali stress. Il primo giorno tutti erano contro di me, ma dopo in molti hanno cambia-

to idea». Quasi tutti gli altri piloti infatti, durante il briefing si sono schierati contro Verstappen. Dice Ricciardo: «Non mi piace il concetto che se fai un errore puoi continuare come se nulla fosse. I nuovi cordoli vanno benissimo, sono visibili ma esci di pista, perdi tempo. Come deve essere. A Monaco nessuno chiede di spostare un muro, qui i cordoli gialli ricoprono la stessa funzione». «Non ci sono mai andato sopra - racconta Vettel - quindi non so che difficoltà creino. Probabilmente basta costruire dei musetti più resistenti e si risolvono i problemi». «Cordoli gialli o blu - ironizza Raikkonen - sono tutti uguali. Basta non andarci sopra». «Sappiamo quanto Verstappen sia aggressivo, per lui parlano i suoi incidenti - sostiene Button - ma dovrebbe capire dove mettere le ruote, soprattutto con il pieno». «Un pilota deve essere più ragionevole - dice Hulkenberg - Verstappen era oltre il suo limite dove non doveva. Il guaio per lui è che lo ha fat-

to più di una volta». Sabato però i cordoli hanno fatto altre vittime, e con le sospensioni rotte si sono ritrovati anche Rosberg, Perez e Kvyat, protagonista di un terrificante incidente, che poi lo ha costretto a cambiare il telaio per la gara. A quel punto la musica è cambiata. Hamilton ha chiarito: «Forse quei cordoli è meglio cambiarli prima che qualcuno si faccia davvero male, visto cosa è successo a Kvyat. L'intento è buono ma credo che si possa raggiungere anche con un'altra soluzione».

Kvyat ha sottolineato: «La Fia farebbe meglio a riconoscere l'errore e togliere subito quegli stupidi cordoli, perché se ci vai sopra non c'è sospensione che possa resistere». Ma ancora una volta il pilota russo dimostra di avere le idee confuse, visto che lo "stupido errore" lo ha fatto lui ad andarci sopra. Toto Wolff si è spinto oltre: «Spero che durante la notte alcuni cordoli siano rimossi, bisogna fare qualche cosa perché ci sono stati troppi cedimenti. Noi abbiamo rinforzato gli elementi delle sospensioni prima delle qualifiche dopo il cedimento sulla vettura di Rosberg, ma si verificano vibrazioni e frequenze troppo estreme».

A fine prove c'è stata una discussione particolarmente agitata tra Toto Wolff e Charlie Whiting ma il tecnico Fia non ha voluto prendere nemmeno in considerazione l'idea di eliminare i nuovi cordoli gialli. Ricordando che la loro funzione non è quella di rompere le sospensioni ma di limitare il confine dove oltre non si può andare.

(c.m.m.)

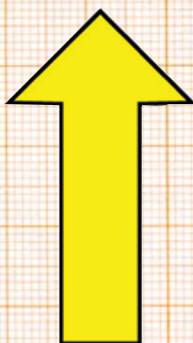
IN COLLABORAZIONE CON

MAGNETI  
MARELLI

# Il crack dell

**I**nuovi cordoli gialli sulla pista di Spielberg hanno causato una serie di rotture delle sospensioni, non semplicemente per un sovraccarico diretto della sospensione stessa ma per un effetto di risonanza dovuto a una serie di piccoli urti con il cordolo. Su una monoposto di F.1 la sospensione è composta da braccetti trasversali in fibra di carbonio che collegano telaio/cambio e il montante che sostiene l'assale. Per resistere agli enormi carichi in curva, questi braccetti sono molto resistenti ma per ragioni di riduzione del peso sono resistenti solo nella direzione verticale, con un margine aggiuntivo di sicurezza. Per questo i braccetti sono normalmente in grado di sopportare singoli urti con i cordoli. Per permettere il movimento della sospensione, i braccetti in fibra di carbonio ruotano o su un cuscinetto sferico o su una lamella flessibile. Poiché le auto hanno una corsa delle sospensioni molto ridotta, questi braccetti non hanno bisogno di un ampio raggio di rotazione. Così i supporti dei cuscinetti sono piccoli e ostruiranno il braccio se si sposta di più di quanto inizialmente progettato. Lo stesso accade per il supporto della lamella flessibile che ha un limite di curvatura ben determinato. Se la ruota subisce una sollecitazione maggiore della tolleranza prevista, questi supporti non reggono. Con conseguenze catastrofiche come la rottura del braccetto e il distacco della ruota della vettura.

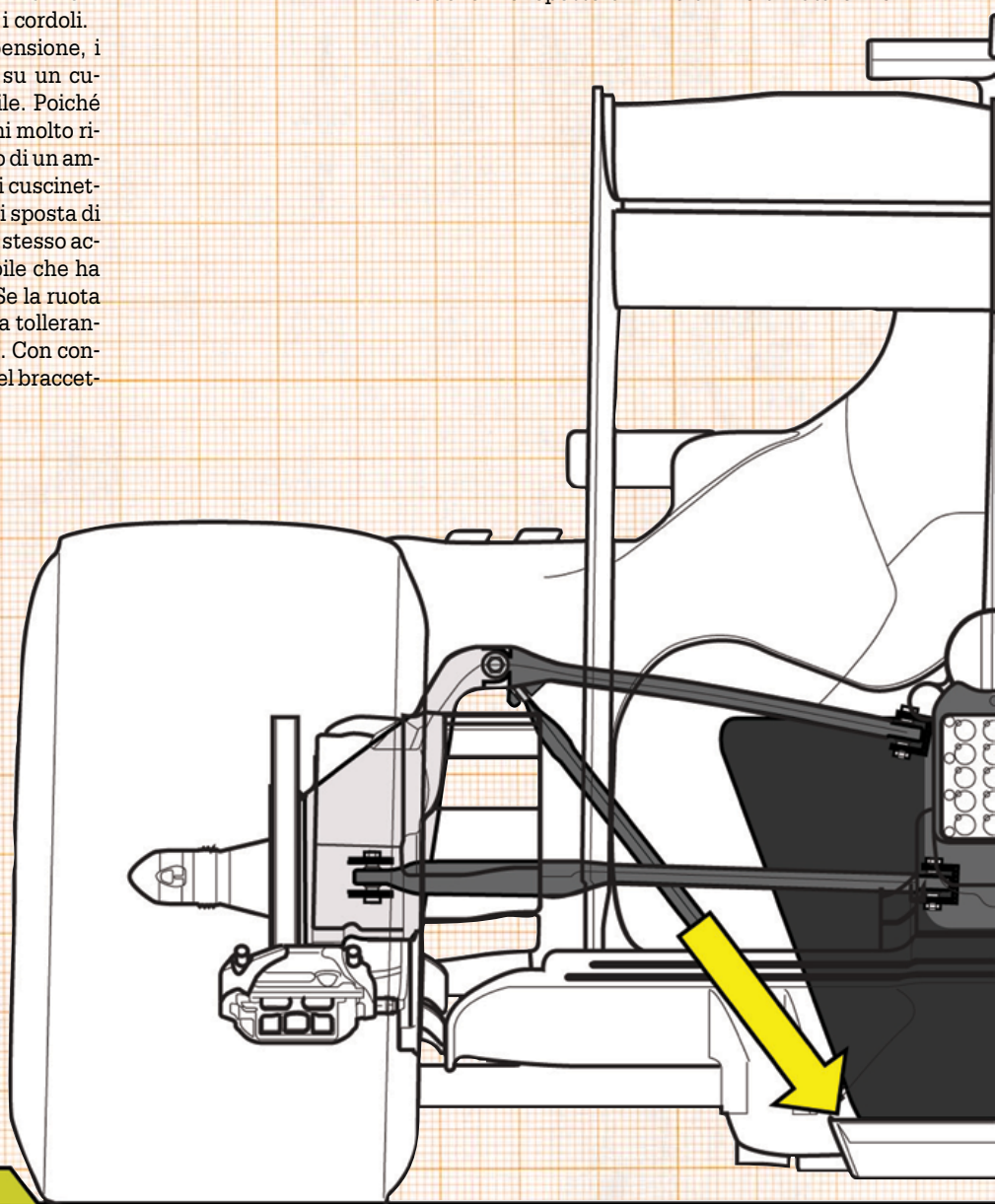
Le "tagliole" dei cordoli  
trasmettono carichi  
da rottura alle ruote



## Scorrimento sui cordoli fatale

In Austria abbiamo visto una serie di strani guasti quando la ruota esterna in appoggio urtava i cordoli ed era la sospensione interna a cedere, mandando l'auto fuori pista. Per cui il motivo che innescava dell'urto non era semplicemente un sovraccarico diretto della sospensione, perché la sospensione esterna era ancora intatta.

La cosa insolita dei guasti del week-end austriaco è che non si è trattato di singoli urti sui cordoli ma della ruota che scorreva su questi, creando un'oscillazione insolita alla sospensione. La sospensione delle monoposto di F.1 è ammortizzata e mol-



Sollecitazione dei cordoli tra

# e sospensioni

**IN AUSTRIA ALCUNI CORDOLI  
LE HANNO MANDATE IN RISONANZA,  
PROPIZIANDO ROTTURE  
ANCHE SPETTACOLARI**

leggiata per controllare la ruota a una specifica frequenza: un'alta frequenza dovuta alle gibbosità della pista e le basse frequenze di rollio e beccheggio dell'auto in curva. Questa frequenza è nota come frequenza naturale della sospensione: se i carichi passati attraverso la ruota corrispondono a queste frequenze, l'auto scorre via liscia sulla pista. Se i ripetuti urti con i cordoli visti lo scorso weekend non vanno a tempo con la frequenza naturale della sospensione, si crea uno squilibrio. Così, invece di avere molle e ammortizzatori che controllano il movimento della ruota, abbiamo un contrasto al movimento che peggiora l'oscillazione e aumenta i

carichi attraverso la sospensione.

In questi guasti abbiamo visto che l'oscillazione era fuori controllo e passava i carichi da un lato all'altro della monoposto attraverso barra antirullo e molla: sono stati questi movimenti non ammortizzati a portare alla situazione nella quale i supporti hanno ceduto per carico eccessivo. Alla lettera: i cordoli hanno fatto vibrare l'auto fino a rompere la sospensione.

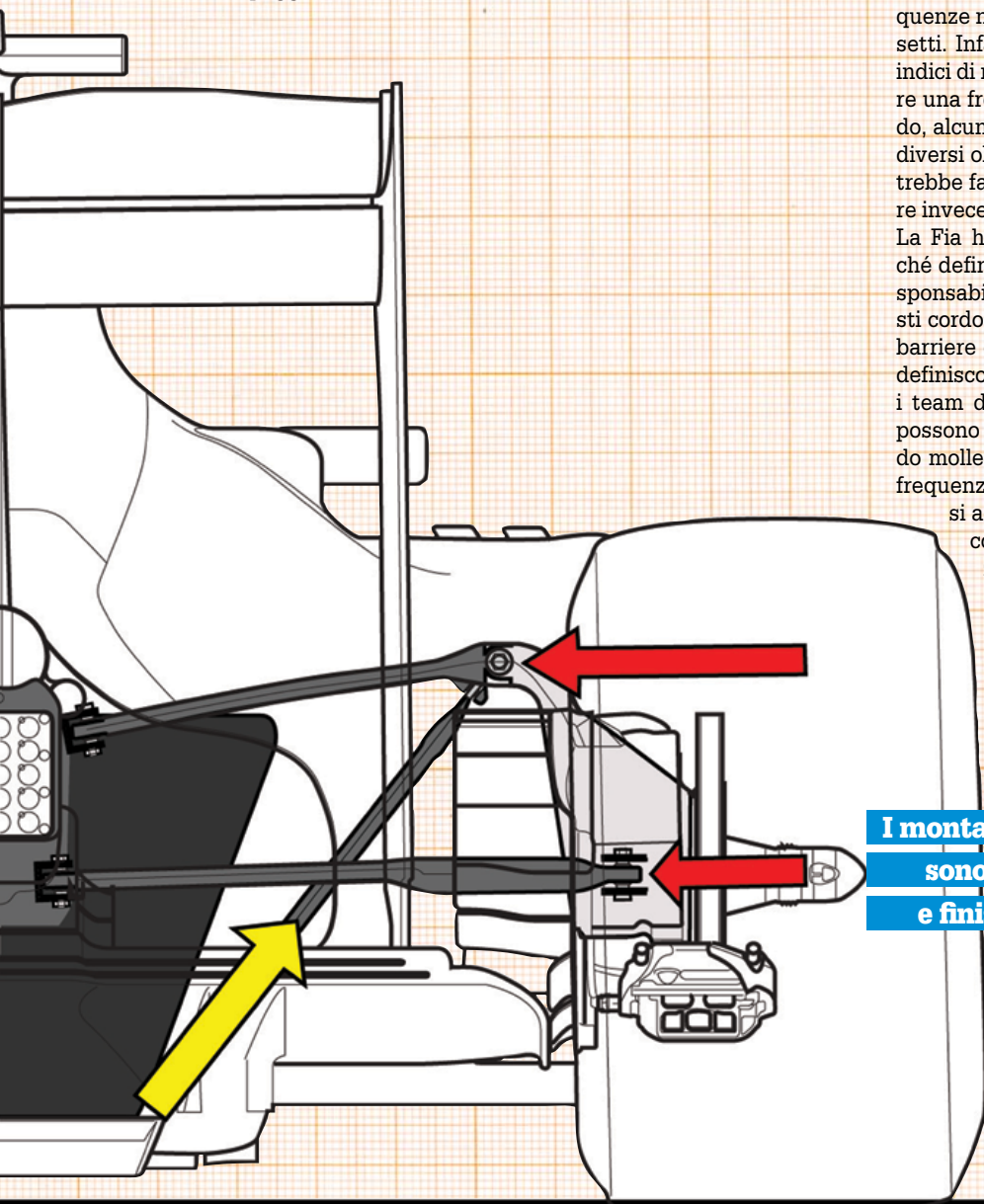
## La Fia respinge al mittente

Ciò ha interessato diversi team in modi diversi su cordoli diversi. Questo perché le auto hanno frequenze naturali diverse a causa dei loro diversi assetti. Infatti i team e i piloti preferiscono i propri indici di rigidità e smorzamento, in modo da avere una frequenza naturale specifica. In ugual modo, alcuni team creano sospensioni che soddisfino diversi obiettivi di carico, tanto che quello che potrebbe far cedere una sospensione potrebbe essere invece assorbito da un'altra...

La Fia ha deciso di non rimuovere i cordoli perché definiscono i limiti della pista, per cui sarà responsabilità dei piloti controllare l'auto entro questi cordoli per motivi di sicurezza, proprio come le barriere o le vie di fuga in ghiaia di altre piste ne definiscono i limiti. Non c'è un modo univoco per i team di affrontare agevolmente questi cordoli: possono modificare l'assetto dell'auto, cambiando molleggio e smorzamento al fine di alterare la frequenza naturale della sospensione, in modo che si adegui a quella dell'auto quando colpisce i cordoli. Ma ciò può togliere maneggevolezza e prestazioni in altri punti della pista.

Si potrebbe rinforzare la sospensione, ma ciò aggiungerebbe peso e i carichi creati dall'oscillazione potrebbero essere ancora più alti di quanto il team desidererebbe nel rinforzare i braccetti. Sembra che l'unica soluzione sia stare alla larga da quei cordoli! ●

**I montanti dei portamozzo  
sono ultra sollecitati  
e finiscono per cedere**



smesse tramite le sospensioni

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Hülkenberg	8°	22"601
Alonso	8°	21"924
Button	9°	22"859
Bottas	9°	21"047
Sainz	9°	22"605
Pérez	9°	21"883
Rosberg	10°	21"890
Magnussen	11°	22"033
Palmer	12°	21"745
Massa	12°	21"097
Ericsson	12°	22"980
Wehrlein	13°	22"613
Ricciardo	14°	21"183
Verstappen	15°	21"945
Hamilton	21°	22"918
Gutiérrez	21°	22"053
Raikkonen	22°	21"916
Wehrlein	23°	23"738
Hülkenberg	24°	21"580
Button	26°	22"035
Grosjean	26°	22"662
Alonso	26°	22"879
Pérez	26°	21"412
Haryanto	27°	23"326
Gutiérrez	41°	21"921
Nasr	43°	22"707
Magnussen (+5")	49°	27"119
Hülkenberg (+5")	50°	27"834
Palmer	50°	22"728
Ericsson	50°	24"326
Haryanto	50°	25"234
Bottas	51°	21"639
Hamilton	54°	22"109
Rosberg	55°	21"035
Massa	56°	21"231
Ricciardo	60°	22"284

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA km/h	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	1:27"38"107	210,203	1'08"411	67
2°	18	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 5"719	209,975	1'09"618	69
3°	15	K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	71	a 6"024	209,962	1'08"876	66
4°	12	N. Rosberg (Germania)	Mercedes F1 W07 Hybrid - Mercedes PU106C Hybrid	71	a 26"710(e)	209,141	1'08"491	66
5°	10	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB12 - TAG Heuer RB12	71	a 30"981	208,972	1'08"770	66
6°	8	J. Button (Gran Bretagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	71	a 37"706	208,706	1'10"001	70
7°	6	R. Grosjean (Francia)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	71	a 44"668(d)	208,432	1'09"925	67
8°	4	C. Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	71	a 47"400	208,325	1'10"138	68
9°	2	V. Bottas (Finlandia)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1 giro	207,168	1'10"210	55
10°	1	P. Wehrlein (Germania)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1 giro	207,126	1'10"859	67
11°		E. Gutiérrez (Messico)	Haas VF-16 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	207,101	1'09"694	55
12°		J. Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	206,513	1'10"228	53
13°		F. Nasr (Brasile)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	206,440	1'10"415	46
14°		K. Magnussen (Danimarca)	Renault R.S.16 - Renault R.E.16	70	a 1 giro	206,323	1'10"450	56
15°		M. Ericsson (Svezia)	Sauber C35 - Ferrari 059/5	70	a 1 giro	206,172	1'10"704	58
16°		R. Haryanto (Indonesia)	Manor MRT05 - Mercedes PU106C Hybrid	70	a 1 giro	206,115	1'10"342	66
17°		S. Pérez (Messico)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	69	Freni	208,094	1'10"120	66
18°		F. Alonso (Spagna)	McLaren MP4-31 - Honda RA616H	64	Power Unit	205,573	1'11"020	44
19°		N. Hülkenberg (Germania)	Force India VJM09 - Mercedes PU106C Hybrid	64	Freni	204,801	1'10"309	53
20°		F. Massa (Brasile)	Williams FW38 - Mercedes PU106C Hybrid	63	Freni	205,594	1'09"899	59

RITIRATI

		S. Vettel (Germania)	Ferrari SF16-H - Ferrari 059/5	26	Pneumatico	215,581	1'11"441	10
		D. Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR11 - Ferrari 059/4	2	Prob. mecc.	186,436	1'18"302	2

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL NONO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	5	5	3	3	3
MERCEDES	ROSBERG	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
FERRARI	VELTEL	FERRARI	4	3	3	3	2	3
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	3	3	3	2	3
WILLIAMS	MASSA	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
WILLIAMS	BOTTAS	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	3	3	3	3	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	2	2	2	2	2	5
FORCE INDIA	HULKENBERG	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
RENAULT	MAGNUSSEN	RENAULT	3	3	3	3	2	3
RENAULT	PALMER	RENAULT	2	2	2	2	3	3
TORO ROSSO	KVYAT	FERRARI (2015)	3	3	3	2	2	2
TORO ROSSO	SAINZ	FERRARI (2015)	3	3	3	2	2	2
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	4	3	2	2	2	2
SAUBER	NASR	FERRARI	3	2	3	2	2	2
MCLAREN	ALONSO	HONDA	3	3	3	3	3	3
MCLAREN	BUTTON	HONDA	4	4	4	4	2	2
MANOR	WEHRLEIN	MERCEDES	2	2	2	2	2	2
MANOR	HARYANTO	MERCEDES	3	3	3	3	2	2
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	2	2	2	3	2	2
HAAS	GUTIERREZ	FERRARI	2	2	2	2	2	3

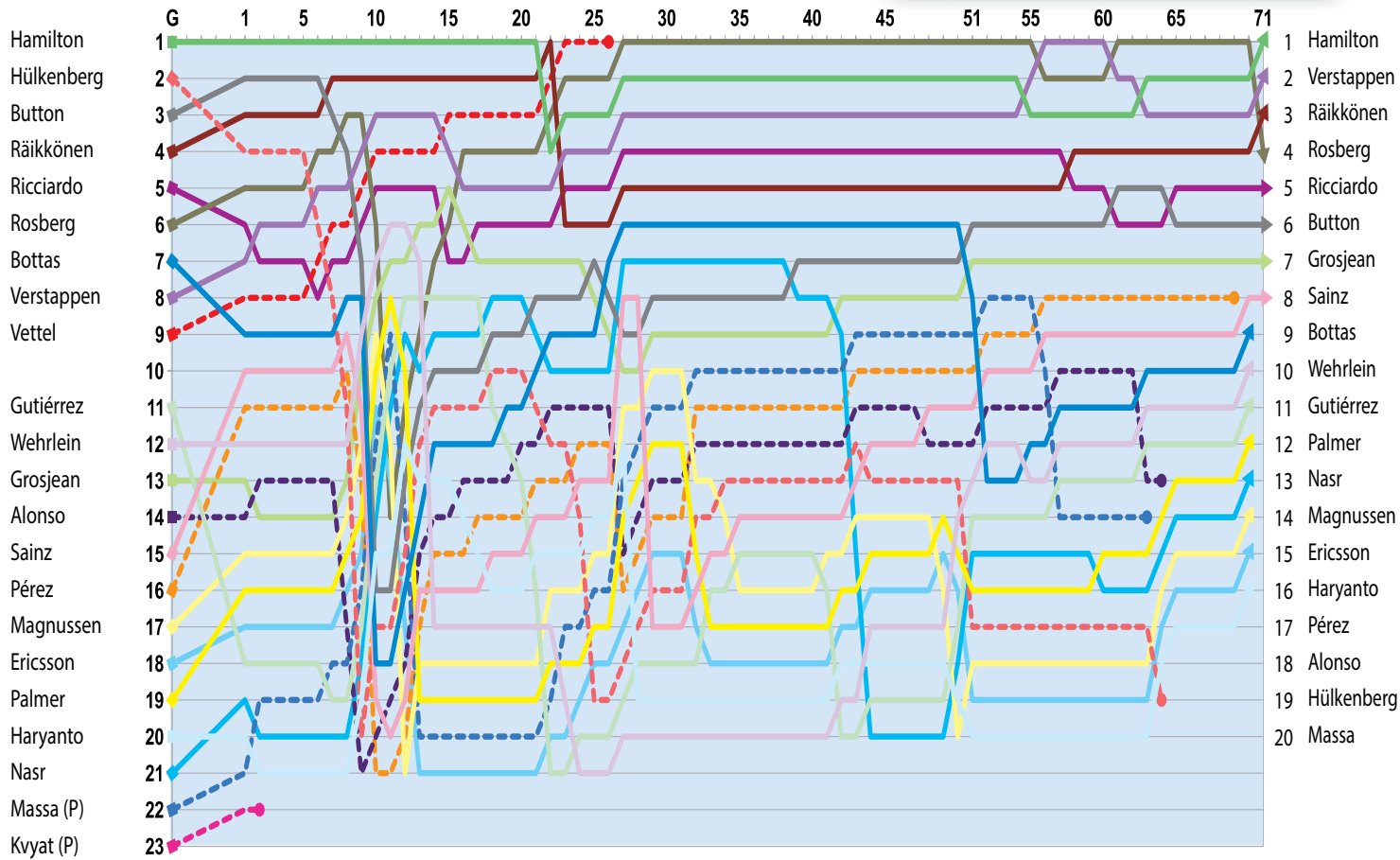
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

AUSTRIA | 9ª gara del mondiale F.1 | 3 luglio 2016 | Red Bull Ring (4,326 km)  
 | Distanza: 307,020 km Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: miste in qualifica e coperto in gara

**LEGENDA**

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

**L'ALTALENA DELLA GARA**



**VELOCITÀ ALLA GOSSER KURVE**

170 METRI PRIMA DELLA CURVA 3

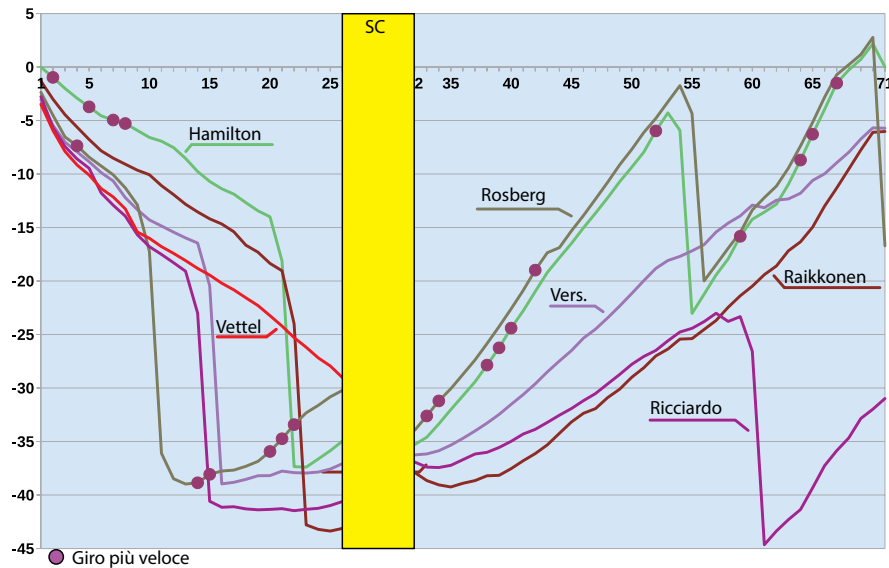
**QUALIFICAZIONI**

Wehrlein	332.6
Rosberg	331.8
Hamilton	331.8
Haryanto	331.7
Hülkenberg	330.9
Pérez	330.6
Raikkonen	330.2
Massa	329.9
Vettel	329.4
Bottas	327.5
Gutiérrez	327.4
Grosjean	325.9
Verstappen	325.8
Palmer	325.4
Magnussen	324.6
Nasr	324.1
Ricciardo	323.1
Alonso	322.8
Button	322.6
Kvyat	321.1
Sainz	320.7
Ericsson	320.0

**GRAN PREMIO**

Pérez	337.8
Hülkenberg	335.6
Hamilton	332.7
Bottas	329.7
Wehrlein	329.7
Massa	329.1
Rosberg	328.8
Ricciardo	328.6
Gutiérrez	327.9
Raikkonen	327.6
Palmer	326.4
Sainz	324.5
Verstappen	323.8
Button	323.6
Haryanto	323.5
Alonso	323.3
Grosjean	322.3
Magnussen	322.2
Ericsson	320.1
Vettel	315.6
Nasr	315.4
Kvyat	295.0

**I DISTACCHI**



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

## RECORD PISTA

### SUL GIRO IN PROVA

#### NUOVO

L.Hamilton  
(Mercedes F1 W07 Hybrid)  
1'06"228 media 235,151 (Q2)  
Primato precedente:  
R.Barrichello  
(Ferrari F2002, 2002)  
1'08"082 media 228,747 km/h

### SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO  
M.Schumacher  
(Ferrari F2003-GA, 2003)  
1'08"337 media 227,894 km/h

### SULLA DISTANZA

IMBATTUTO  
M.Schumacher  
(Ferrari F2003-GA, 2003)  
1h24'04"888 media 213,003 km/h

## GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-21°
Raikkonen	22°-22°
Vettel	23°-26°
Rosberg	27°-55°
Verstappen	56°-60°
Rosberg	61°-70°
Hamilton	71°-71°

## PROVE LIBERE

### VENERDÌ 1 LUGLIO

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Rosberg	1'07"373	1'07"967
2° Hamilton	1'07"730	1'07"986
3° Vettel	1'08"022	1'08"589
4° Raikkonen	1'08"222	1'08"820
5° Ricciardo	1'08"528	1'08"649
6° Hülkenberg	1'09"280	1'08"580
7° Sainz	1'08"803	1'08"713
8° Verstappen	1'08"962	1'08"761
9° Massa	1'08"824	1'09"184
10° Bottas	1'08"998	1'08"941
11° Kvyat	1'08"990	1'09"207
12° Button	1'09"365	1'08"994
13° Alonso	1'09"567	1'09"075
14° Grosjean	1'09"078	1'10"400
15° Pérez	s.t.	1'09"226
16° Magnussen	1'09"707	1'09"525
17° Wehrlein	1'09"775	1'10"034
18° Palmer	1'09"851	1'10"020
19° Ericsson	1'09"929	1'10"140
20° Gutiérrez	1'10"110	1'10"138
21° Nasr	1'10"314	1'10"444
22° Haryanto	1'10"493	1'11"328
23° Celis	1'10"860	s.t.

### SABATO 2 LUGLIO

	3ª SESSIONE
1° Vettel	1'07"098
2° Raikkonen	1'07"234
3° Hamilton	1'07"308
4° Ricciardo	1'07"639
5° Verstappen	1'07"761
6° Bottas	1'07"814
7° Massa	1'07"831
8° Hülkenberg	1'08"285
9° Button	1'08"304
10° Alonso	1'08"327
11° Pérez	1'08"442
12° Gutiérrez	1'08"475
13° Wehrlein	1'08"534
14° Grosjean	1'08"550
15° Magnussen	1'08"569
16° Kvyat	1'08"786
17° Palmer	1'08"939
18° Sainz	1'09"008
19° Haryanto	1'09"116
20° Ericsson	1'09"137
21° Nasr	1'09"557
22° Rosberg	1'10"959

## GRIGLIA

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'07"922	27 Hulkenberg Force India 1'09"285
2ª FILA	22 Button McLaren 1'09"900	7 Raikkonen Ferrari 1'09"901
3ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'09"980	6 Rosberg Mercedes 1'08"465(C)
4ª FILA	77 Bottas Williams 1'10"440	33 Verstappen Red Bull 1'11"153
5ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'09"781	
6ª FILA	21 Gutierrez Haas 1'07"578	94 Wehrlein Manor 1'07"700
7ª FILA	8 Grosjean Haas 1'07"850	14 Alonso McLaren 1'08"154
8ª FILA	55 Sainz Toro Rosso s.t.	11 Perez Force India s.t.
9ª FILA	20 Magnussen Renault 1'07"941	9 Ericsson Sauber 1'08"418
10ª FILA	30 Palmer Renault 1'07"965(*)	88 Haryanto Renault 1'08"026(*)
11ª FILA	12 Nasr Sauber 1'08"446(*)	20 Magnussen Renault s.t.(C)
PIT-LANE	19 Massa Williams 1'11"977(a)	26 Kvyat Toro Rosso 1'08"409(b)

## POLE POSITION

SABATO 2 LUGLIO	QUALIFICHE			SETTORI		
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton Mercedes F1 W07 Hybrid	1'06"947	1'06"228	1'07"922	16"515	29"077	20"632
2° Rosberg Mercedes F1 W07 Hybrid	1'06"516	1'06"403	1'08"465	16"445	29"182	20"581
3° Hülkenberg Force India VJM09	1'07"385	1'07"257	1'09"285	16"616	29"552	20"987
4° Vettel Ferrari SF16-H	1'06"761	1'06"602	1'09"781	16"574	29"233	20"593
5° Button McLaren MP4-31	1'07"653	1'07"572	1'09"900	16"864	29"446	21"189
6° Raikkonen Ferrari SF16-H	1'07"240	1'06"940	1'09"901	16"653	29"248	20"712
7° Ricciardo Red Bull RB12	1'07"500	1'06"840	1'09"980	16"767	29"337	20"706
8° Bottas Williams FW38	1'07"148	1'06"911	1'10"440	16"679	29"345	20"833
9° Verstappen Red Bull RB12	1'07"131	1'06"866	1'11"153	16"770	29"377	20"642
10° Massa Williams FW38	1'07"419	1'07"145	1'11"977	16"622	29"378	21"021
11° Gutiérrez Haas VF-16	1'07"660	1'07"578		16"834	29"610	21"052
12° Wehrlein Manor MRT05	1'07"565	1'07"700		16"677	29"792	21"066
13° Grosjean Haas VF-16	1'07"662	1'07"850		16"903	29"761	20"998
14° Alonso McLaren MP4-31	1'07"671	1'08"154		16"884	29"635	21"107
15° Sainz Toro Rosso STR11	1'07"618	s.t.		16"919	29"858	20"841
16° Pérez Force India VJM09	1'07"657	s.t.		16"639	29"879	21"139
17° Magnussen Renault R.S.16	1'07"941			16"825	29"773	21"343
18° Palmer Renault R.S.16	1'07"965			16"839	29"978	21"116
19° Haryanto Manor MRT05	1'08"026			16"825	29"792	21"409
20° Kvyat Toro Rosso STR11	1'08"409			16"876	29"978	21"178
21° Ericsson Sauber C35	1'08"418			17"080	30"057	21"170
22° Nasr Sauber C35	1'08"446			16"995	30"148	21"299

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

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

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



## MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	2°: 18 p	3°: 15 p	4°: 12 p	5°: 10 p	6°: 8 p	7°: 6 p	8°: 4 p	9°: 2 p	10°: 1 p	TOTALE	AUSTRALIA 20/3	BAHRAIN 3/4	CINA 17/4	RUSSIA 1/5	SPAGNA 15/5	MONACO 29/5	CANADA 12/6	EUROPA 19/6	AUSTRIA 3/7	G. BRETAGNA 10/7	UNGHERIA 24/7	GERMANIA 31/7	BELGIO 28/8	ITALIA 4/9	SINGAPORE 18/9	MALESIA 2/10	GIAPPONE 9/10	STATI UNITI 23/10	MESSICO 30/10	BRASILE 13/11	ABU DHABI 27/11
1° N. Rosberg	153	25	25	25	25	(i.)	6	10	25	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° L. Hamilton	142	18	15	6	18	(i.)	25	25	10	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° S. Vettel	96	15	(m.)	18	(i.)	15	12	18	18	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° K. Raikkonen	96	(m.)	18	10	15	18	(i.)	8	12	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° D. Ricciardo	88	12	12	12	(11°)	12	18	6	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° M. Verstappen	72	1	8	4	(m.)	25	(i.)	12	4	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° V. Bottas	54	4	2	1	12	10	(12°)	15	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° S. Pérez	39	(13°)	(16°)	(11°)	2	6	15	1	15	(17°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° F. Massa	38	10	4	8	10	4	1	(m.)	1	(20°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° R. Grosjean	28	8	10	(19°)	4	(m.)	(13°)	(14°)	(13°)	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° D. Kvyat	22	(m.)	6	15	(15°)	1	(i.)	(12°)	(m.)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12° C. Sainz	22	2	(i.)	2	(12°)	8	4	2	(m.)	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13° N. Hülkenberg	20	6	(15°)	(15°)	(i.)	(m.)	8	4	2	(19°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14° F. Alonso	18	(i.)	-	(12°)	8	(m.)	10	(11°)	(m.)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15° J. Button	13	(14°)	(m.)	(13°)	1	2	2	(m.)	(11°)	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16° K. Magnussen	6	(12°)	(11°)	(17°)	6	(15°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17° P. Wehrlein	1	(16°)	(13°)	(18°)	(18°)	(16°)	(14°)	(17°)	(m.)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18° S. Vandoorne	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19° E. Gutiérrez	0	(i.)	(m.)	(14°)	(17°)	(11°)	(11°)	(13°)	(16°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20° J. Palmer	0	(11°)	(m.)	(22°)	(13°)	(13°)	(i.)	(m.)	(15°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21° M. Ericsson	0	(m.)	(12°)	(16°)	(14°)	(12°)	(i.)	(15°)	(17°)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22° F. Nasr	0	(15°)	(14°)	(20°)	(16°)	(14°)	(i.)	(18°)	(12°)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23° R. Haryanto	0	(m.)	(17°)	(21°)	(i.)	(17°)	(15°)	(19°)	(18°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

## MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	295	25/18	25/15	25/6	25/18	-	6/25	10/25	25/10	12/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° Ferrari	192	15/0	18/0	18/10	0/15	15/18	12/0	18/8	18/12	0/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° Red Bull	168	12/0	12/6	12/15	-	12/25	18/0	6/12	6/4	10/18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4° Williams	92	10/4	4/2	8/1	10/12	4/10	1/0	0/15	1/8	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5° Force India	59	0/6	-	-	2/0	6/0	15/8	1/4	15/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6° Toro Rosso	36	1/2	8/0	4/2	-	1/8	0/4	0/2	-	0/4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7° McLaren	32	-	0/1	-	8/1	0/2	10/2	-	-	0/8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Haas	28	8/0	10/0	-	4/0	-	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9° Renault	6	-	-	-	6/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10° Manor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11° Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

## CAMBI GOMME

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

## NOTE

(\*) Penalità di 3 posizioni per non aver rallentato in regime di bandiere gialle.

(a) Sostituzione ala anteriore: partenza imposta dalla pit-lane.

(b) Sostituzione cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane.

(d) 5" di penalità per velocità eccessiva in pit-lane.

(e) Penalità di 10" per aver causato un incidente.

(C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio.



**LA SCELTA DELLE MESCOLE**

**Pirelli per Silverstone**

È stata ufficializzata la scelta delle mescole per il prossimo Gp di Gran Bretagna. Stavolta i piloti Mercedes optano per gomme uguali, mentre la Ferrari si differenzia notevolmente. Due set di gomme hard contro uno scelto dalla Mercedes, e tre set di gomme medium rispetto alle cinque del team tedesco. Infine, sette set di gomme soft per la Mercedes contro gli otto scelte dalla Ferrari. Unico team con scelte diverse per i piloti, la Haas: Grosjean sceglie un set di gomme dure in più rispetto a Gutierrez.

**NEL COLLEGIO FIA**

**Donnelly commissario**

Questa la composizione del Collegio dei Commissari Fia: in rappresentanza degli ex piloti, l'irlandese Martin Donnelly, per la federazione ceca, Radovan Novak e per la federazione australiana Gary Connelly.



**VISTE LE SOSTITUZIONI TECNICHE GIÀ EFFETTUATE**

**Lewis teme le penalità**

**N**uovi motori termici per Rosberg e Hamilton, per entrambi si tratta della terza unità, sulle cinque consentite. Il problema però è che Hamilton ha così esaurito il numero di unità Mgu-H e relativo turbo, visto che in precedenza ne aveva dovuto sostituire due. Lewis così si trova nella inusuale situazione, che lo vede disporre ancora di due motori termici nuovi, ma quando cambierà ad esempio un turbo nuovo, dovrà scontare la penalità e partire dal fondo. Hamilton ha stimato che da qui alla fine del campionato gli succederà almeno due volte: «*La cosa peggiore - dice Lewis - è che sono l'unico pilota Mercedes in questa situazione. Tutti gli altri invece stanno rispettando perfettamente la tabella pianificata. Ci sono 40 power unit complete a disposizione del team Mercedes e dei suoi clienti, uno potrebbe pensare che noi abbiamo la prima scelta, ma evidentemente non è così. Almeno due penalità saranno inevitabili e non ci resta che scegliere di scontarle in piste sulle quali sarà più agevole rimontare.*»



Le bellezze naturali della Stiria non appartengono esclusivamente al mondo vegetale e paesaggistico, come testimoniano, sopra, Verstappen e Ricciardo. Quest'ultimo il 1° luglio ha pure festeggiato il 27° compleanno



**RACE FAN ALLE STELLE**

**Una bandiera come premio**

Sempre sensibile nel migliorare la promozione e la comunicazione del suo impegno in F1, la Red Bull è riuscita a convincere la Fia e Charlie Whiting che la bandiera a scacchi del Gp d'Austria, fosse sventolata da un semplice fans, vincitore di un concorso appositamente organizzato. Sono rari i casi dove l'onore di chiudere la gara con la bandiera a scacchi è stato attribuito a celebrità. Ricordiamo Pelé nel 2002 al Gp del Brasile, che per la cronaca si dimenticò di sventolarla al vincitore Michale Schumacher. E l'anno successivo la supermodel Gisele Bundchen che invece fece tutto al meglio. Il fortunato vincitore, che aveva realizzato un piccolo video con il telefonino, dove al centro della storia c'era appunto una bandiera a scacchi, prima del via ha dovuto partecipare a un briefing con Charlie Whiting, per essere messo nella condizione di non sbagliare e di non farsi prendere dall'emotività.



Il casco di Niki Lauda, sopra e a destra, riassume le tappe più importanti della sua carriera



Donnelly, sopra a destra, era commissario Fia

Lente d'ingrandimento



**SONO STATE EFFETTUATE SOLO PROVE DI... ESTRAZIONE AI BOX**

## Si è vista la seconda versione di Halo

La Ferrari ha portato in Austria una versione modificata del dispositivo Halo visto durante i test a Barcellona. Non più realizzato in carbonio ma bensì in titanio e più leggero. Modificato nel disegno, ora più arrotondato per agevolare l'estrazione, e migliorato nella visibilità grazie a un pilone centrale più sottile. Il nuovo dispositivo però non ha convinto, visto che la prova statica fatta ai box Ferrari dai Commissari Fia per estrarre un meccanico dall'abitacolo, è risultata piuttosto complessa e lenta. Ci sono voluti circa 12 minuti, anche se i Commissari non avevano avuto informazione precedente e c'è stato pure un problema con una cintura. Al termine la Fia si è dichiarata soddisfatta del test, che ora sarà ripetuto a Silverstone, poi si prevede di inviare dei modelli di Halo in legno ai vari Commissari nazionali per allenarsi nella procedura di estrazione. Stupisce però che la Ferrari non abbia fatto nemmeno un giro con il dispositivo modificato, perché probabilmente il fissaggio era ancora sommario. «L'obiettivo primario di questo test non era la velocità di estrazione - dice Charlie Whiting - quanto piuttosto studiare la procedura».



**UN OMAGGIO AI MITI**

## Audio-pannelli dedicati ai big

Nello sforzo continuo di migliorare il proprio circuito, la Red Bull ha arricchito il tunnel che porta al paddock di speciali pannelli audio che permettono di ascoltare la voce dei più importanti campioni del mondo. Vicino a gigantografie illuminate che riproducevano i volti di Senna, Schumacher, Prost, Lauda, Stewart, Rindt, Brabham, Piquet e altri top driver, c'era un pulsante che faceva partire un file audio della loro voce. Testimonianza toccante soprattutto per quei piloti che non ci sono più. C'è solo da chiedersi se un circuito di fatto senza storia come il Red Bull Ring riesce sempre a migliorarsi con aggiornamenti del genere, cosa potrebbero fare a Monza, con tutta la sua tradizione, se solo i gestori fossero stati meno distratti dalle solite inconcludenti lotte di potere.

**AVEVA PATITO UN'INFEZIONE**

## Gutierrez recuperato

Da alcuni mesi Gutierrez lamentava una cattiva forma fisica e dopo il Gp di Baku il pilota della Haas ha voluto vederci chiaro, facendosi ricoverare in un ospedale a Città del Messico per esami approfonditi. I medici gli hanno riscontrato una forte infezione che aveva finito per cronicizzarsi. Dopo le cure, Gutierrez si è presentato in Austria in perfetta forma.



**CON LE BMW M1**

## Ricordando la Procar

Questa volta l'abituale esibizione a tema di vecchie vetture di F1 guidate dai piloti che le avevano portate in corsa ha lasciato il posto a una parata dedicata alla BMW M1 Procar, la serie monotipo che si disputava nel week end dei Gp dal 1979 al 1980. In pista sono scesi 14 esemplari di BMW M1 guidate da Niki Lauda, che vinse il primo campionato con una vettura gestita da Ron Dennis, poi Hans Stuck, Jochen Mass, Marc Surer, Jan Lammers, Christian Danner, Johnny Cecotto, Dieter Quester, Harald Grohs, Markus Hotz, Sepp Manhalter, Leopoldo di Baviera, Jos Verstappen e Gerhard Berger, proprietario della vettura all'epoca guidata da Bruno Giacomelli e gestita dall'Osella.

**NEL GP D'AUSTRALIA**

## Una tribuna per Daniel

In Australia gli organizzatori del Gp di Melbourne hanno deciso di dedicare una tribuna alla curva 3 a Daniel Ricciardo, che sarà utilizzata nella prossima edizione della corsa.



Sopra, Gutierrez, presentatosi ristabilito, dopo aver superato un'infezione che di recente ne aveva minato la forma fisica. Al centro, molto pittoreschi i tifosi in perfetto stile "orange", ovviamente supporter di Max Verstappen



Berger è apparso un po' invecchiato ma gli occhi sono belli furbi come sempre...



CON LA MASOLIN

## Seb, spirito di patata

È un Sebastian Vettel davvero povero di spirito, quello che si è mostrato alle telecamere di Sky Italia. La bella Federica Masolin, approfittando della coincidenza del compleanno di Vettel e della partita di calcio Italia-Germania, aveva regalato al pilota della Ferrari una maglietta della nazionale italiana, suggerendo a Vettel di indossarla il giorno dopo. «Usala tu per asciugare le lacrime che verserai dopo la partita», le ha risposto Vettel in modo sprezzante, credendo a modo suo di essere spiritoso. Se la cosa fosse successa con Nelson Piquet, il brasiliano avrebbe subito colto la palla al balzo, magari invitando la bella Federica a mettere lei la maglietta, però prima togliendosi la camicia che indossava. Invece Vettel ha dato una risposta più tipica di un piccato polemista da bar che non di un pilota di F1.



Al box c'era pure l'attore Michael Madsen

LA REVISIONE DEI DIVIDENDI FA GOLA AI PICCOLI TEAM, MA...

# Ritocco premi la lotta è aperta

È bastato che Bernie Ecclestone dicesse di considerare per il futuro una eventuale revisione dei premi economici distribuiti tra i team, che subito le squadre più piccole hanno pensato a una revisione già dal prossimo anno. In realtà, se il sistema sarà modificato, i cambiamenti diventeranno effettivi solo con il nuovo Patto della Concordia, che entrerà in vigore nel 2021. Attualmente i premi sono basati su 4 fattori: una cifra uguale per tutti riservata ai primi 10 della classifica Costruttori, la media dei risultati negli ultimi tre campionati, i team che hanno vinto il campionato del mondo, l'importanza "storica", riconosciuta solo alla Ferrari. Ecclestone, salvo i diritti della Ferrari, vorrebbe eliminare i premi riconosciuti per la vittoria del campionato del mondo, e premiare maggiormente i risultati ottenuti nella stagione precedente. Quello che i team piccoli non hanno capito è che per loro non necessariamente vorrebbe dire più soldi. Perché l'idea non è lo schema Premier League, dove tutte le squadre percepiscono circa la stessa cifra. Ma si darebbe più valore ai risultati recenti. Quindi i team migliori prenderebbero sempre di più.



Al paddock può capitare di vedere di tutto: oltre all'immane Bernie Ecclestone, a destra, fanno sensazione un pittoresco trattore, in alto, mentre sui cieli della Stiria volazza un bolide d'altri tempi...

NEI TEST A SILVERSTONE

## Mercedes, riecco la W05

Per i prossimi test di Silverstone, due giorni dopo il Gp di Gran Bretagna, la Mercedes risponderà la W05, monoposto impiegata durante la stagione 2014, a disposizione della Pirelli per le prove delle mescole delle gomme che saranno impiegate nel 2017. Al volante della W05 ci sarà Pascal Wehrlein, mentre Esteban Ocon guiderà la Mercedes W07. A questi test la Pirelli porterà le gomme ancora con le dimensioni attuali, ma con nuove mescole. Gli pneumatici più larghi si vedranno invece in azione per la prima volta in agosto. Probabilmente nei test della Ferrari al Mugello.

SEB E NICO LE VITTIME ILLUSTRI

## Una griglia ricca di penalty

Particolarmente complessa la definizione della griglia di partenza. Vettel e Rosberg sono stati penalizzati di cinque posizioni per avere sostituito il cambio, mentre Palmer, Haryanto e Nasr hanno pagato tre posizioni di penalità per non avere rallentato in regime di bandiere gialle esposte. Infine, Kvyat è partito dalla pitlane per avere sostituito il telaio dopo l'incidente durante le qualifiche.



Tra i tedeschi che gli italiani non hanno affrontato a calcio, Nico Rosberg era quello più allenato...

Lente d'ingrandimento



RIFLETTORI PUNTATI SUL DIRETTORE TECNICO DELLA TORO ROSSO

# Red Bull, è possibile l'arrivo di Key



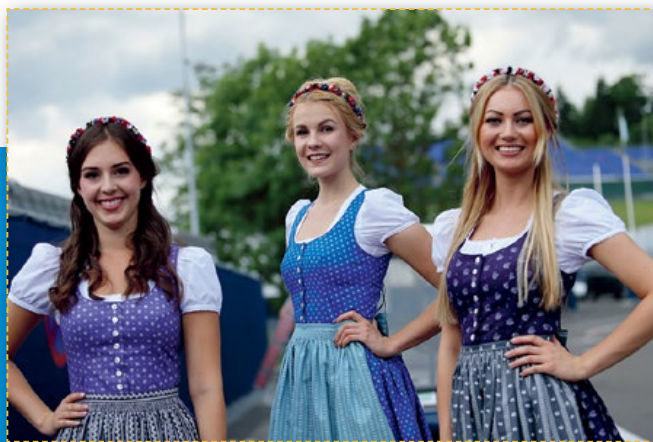
James Key, attuale direttore tecnico della Toro Rosso, potrebbe passare alla Red Bull visto che Adrian Newey è al momento molto occupato nella progettazione della supercar Aston Martin. Del resto il prossimo anno Red Bull e Toro Rosso, disponendo dello stesso motore, avranno moltissime parti in comune e l'attività progettuale a Faenza sarà fortemente ridimensionata, considerando anche che il regolamento permette ora di utilizzare una vettura concepita da terzi. Di fatto Toro Rosso non avrebbe più bisogno di un progettista capo, visto che la vettura sarà estremamente simile alla Red Bull. James Key avrebbe così rifiutato una proposta che gli era arrivata dalla Ferrari. Nell'ottica di quella operazione, anticipata a suo tempo da Autosprint, che vedrebbe James Allison promosso al ruolo di team principal e Key prendere il suo ruolo come direttore tecnico. Ma Key ha deciso che resterà fedele alla Red Bull.

al ruolo di team principal e Key prendere il suo ruolo come direttore tecnico. Ma Key ha deciso che resterà fedele alla Red Bull.

L'USCITA DELLA GRAN BRETAGNA NELL'OTTICA DEL CIRCUS

## Brexit da Formula 1

Sebbene sia la stessa Fia ad avere richiesto a tutti i membri dei team di F.1 di non commentare la Brexit e non esprimere pubblicamente le proprie opinioni politiche, a conti fatti l'uscita della Gran Bretagna dall'Europa unita non dovrebbe creare problemi. Qualora dovesse avvenire una forte svalutazione della sterlina - al momento contenuta - per i team inglesi costerebbe di più assumere dipendenti stranieri, ma i pagamenti che ricevono dalla Fom in dollari avrebbero più valore. I team inglesi perderanno più tempo con le pratiche doganali, ma del resto è una cosa che la Sauber affronta regolarmente a ogni gara. Dal punto di vista fiscale, invece, potrebbero sparire alcuni vantaggi di cui oggi godono Mercedes e Renault, per disporre di reparti corse in Inghilterra. Ma anche prima che entrasse nel mercato comune, la F.1 era di fatto uno sport a forte connotazione inglese. E lo resterà.



Genuinità, grazia e colore, più quel tocco di fascino che non guasta. Sopra, le bellezze locali, abbigliate secondo gli usi e i costumi della Stiria, fanno sempre una discreta figura. E il tifo per Vettel, a lato, non manca mai...

RISTRUTTURATA TUTTA LA ZONA

## Mateschitz aiuta i privati

Dietrich Mateschitz, proprietario del circuito austriaco di Spielberg, ha deciso che tutta la zona attorno al circuito debba essere perfettamente pulita, ordinata e trasmettere un senso di armonia. Così, dopo aver costruito alcuni hotel nei paraggi, ha deciso che in un raggio di 15 chilometri dal Red Bull Ring, tutte le case private dovevano essere ristrutturate almeno esternamente. Bastava fare i lavori, pagare i conti e la Red Bull rimborsava. È stato così un fiorire di nuove palizzate, pareti esterne riverniciate, giardini curati, nuovi infissi e porte esterne. Per un conto totale di 8 milioni di euro che la Red Bull ha liquidato subito ai vari proprietari. Proprio come in Italia...

COMUNICATE LE TRE MESCOLE

## Così le Pirelli per Monza

La Pirelli comunica le tre mescole che saranno adottate a Monza. Per il il Gp d'Italia saranno a disposizione gomme medie, soft e supersoft. Scelta piuttosto estrema, considerando le velocità di percorrenza e la temperatura, che comunque dovrebbe essere molto elevata.



Pure Ericsson in Austria aveva i suoi bravi aficionados, con tanto di striscioni e bandiere svedesi



DOMENICA 10 LUGLIO

## PARTENZA ALLE ORE 14.00

Circuito Silverstone, G.Bretagna  
5891 m / 52 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: L.Hamilton (Mercedes F1 W04, 2013) 1'29"607 media 236.673 km/h

In gara: F.Alonso (Ferrari F10) 1'30"874 media 233.373 km/h

Distanza: M.Webber (Red Bull Rb6/Renault) 1H24'38"200 media 217.088 km/h

IL GP SU SKY SPORT F1 E SUI CANALI RAI

VENERDÌ 8 LUGLIO

SkySportF1	libere 1	11.00
SkySportF1	libere 2	15.00
RaiSport2	libere 1	15.30
RaiSport2	libere 2	19.30

SABATO 9 LUGLIO

SkySportF1	libere 3	11.00
RaiSport2	libere 3	16.00
SkySportF1	Qualifiche	14.00
Rai2	Qualifiche	18.05

DOMENICA 10 LUGLIO

SkySportF1	Gara	14.00
Rai 2	Gara	18.35

LA GP2 E GP3 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

SABATO 9 LUGLIO

SkyF1	Gara-1 Gp2	15.40
SkyF1	Gara-1 Gp3	17.20

DOMENICA 10 LUGLIO

SkyF1	Gara-2 Gp3	9.25
SkyF1	Gara-2 Gp2	10.35

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 8 a domenica 10 luglio su [www.autosprint.it](http://www.autosprint.it) e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

# Marciello

## leader regolare

CON UN TERZO E UN QUARTO POSTO IN STIRIA, RAFFAELE PASSA IN VETTA ALLA SERIE. EVANS E KING SI DIVIDONO LE VITTORIE NEL ROUND AUSTRIACO

di [Alessandro Gargantini](#)

**SPIELBERG** - In una chiacchierata qualche giorno prima dell'inizio della stagione, Raffaele Marciello aveva confessato di essere certo che quest'anno sarebbe stata determinante, più che la performance in una specifica gara, la costanza di rendimento e la capacità di non commettere errori. In uscita dal paddock del Red Bull Ring, pensando alle sue parole, non possiamo che dargli ragione. Al terzo anno nella categoria, il driver ventunenne della Russian Time non è ancora riuscito a conquistare il gradino più alto del podio, ma tre terzi posti e numerosi piazzamenti gli consentono di guidare la classifica con dieci lunghezze di vantaggio su Mitch Evans, vincitore a sorpresa nella prima corsa in terra austriaca. «*Non sempre abbiamo il pacchetto migliore, ma stiamo traendo il massimo da ogni situazione* - ha raccontato il vincitore - *Sul bagnato mi esprimo sempre bene, visto che le differenze un po' si livellano. Ora è importante continuare in questa direzione, la prima vittoria prima o poi arriverà!*». Sornione, guarda tutti dall'alto l'italiano nato a Zurigo, che in Austria ha colto un terzo e un quarto posto.

A trovare il successo in Stiria sono stati rispettivamente il Mitch Evans e Jordan King. Il primo, ha tratto enorme vantaggio dalla vincente strategia del team Campos, che nella Feature Race ha anticipato il passaggio dalle gomme option alle prime e



### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Evans; 2. Gelaet; 3. Marciello. Gara-2: 1. King; 2. Rowland; 3. Lynn.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





ha approfittato dell'intervento della safety car per riaccuffare il gruppo di testa, che non aveva ancora compiuto il cambio gomme. Evans ha preceduto Gelael e Marciello. La Sprint Race è invece stata dominata da Jordan King, autentico re su pista bagnata. L'inglese ha inizialmente dominato il compagno di scuderia Norman Nato. Nel finale, King ha capeggiato un trenino tutto anglosassone composto da Rowland e Lynn. Tornando ai nostri, l'uscita di pista di Gasly e la successiva neutralizzazione della corsa ha vanificato una possibile tripletta nella corsa principale. Marciello, dopo aver eseguito il cambio gomme ed essersi ritrovato alle spalle dei primi, ha comunque recuperato fino al gradino più basso del podio. Nella corsa della domenica, Lello ha provato ad attaccare Rowland per la piazza d'onore, ma è finito largo e ha favorito il sorpasso di Lynn. Luca Ghiotto nella corsa del sabato ha conquistato la quarta posizione alle spalle di Marciello, mentre nella Sprint Race si è girato all'ultima curva a causa di una sezione ancora umida, scendendo al nono posto.

La prestazione dell'alfiere della Trident è stata convincente. Dulcis in fundo, Antonio Giovinazzi. Il pugliese, primo nella Future Race, è stato costretto al ritiro a causa di un guasto alla batteria quando la corsa è stata sospesa a causa di un crash di Markelov contro le barriere della corsia box. Nella seconda manche, il pugliese è stato protagonista di una spettacolare rimonta nel finale che gli ha garantito il quinto posto. In Austria le vetture della Prema sono parse volare, ma l'uscita di Gasly e la successiva neutralizzazione ha rovinato i piani. A proposito del pilota della Red Bull, il francese finisce spesso per essere messo in ombra dal compagno di squadra che, come successo a Baku, anche sulla pista di casa dell'energy drink austriaco ha fatto la differenza. E nulla passa inosservato! La Rapax attende ancora il miglior Arthur Pic, a punti il sabato. ●

#### GHIOTTO E QUARTO IN GARA-1

A lato il crash di Casamazas in gara-1. A destra Ghiotto, giunto 4° in gara-1 e 9° in gara-2. In alto a destra Giovinazzi e sopra a sinistra Evans vincitore della prima sfida. In alto, Marciello nuovo leader del campionato

## Giovinazzi sogno svanito

**NELLA FEATURE RACE ANTONIO È COSTRETTO ALLA RESA QUANDO ERA AL COMANDO A CAUSA DI UN GUASTO ALLA BATTERIA**

**I**nostri portacolori al vertice della Feature Race, raccolti in soltanto sette decimi quando mancava poco più di un terzo di gara, avevano illuso e fatto sognare una storica tripletta tricolore. Ai più, è parso che l'impresa sia sfumata nel momento in cui la frazione è stata sospesa a causa del duro impatto di Artem Markelov contro il rail della pit-lane, subito dopo il pit-stop. In realtà, la corsa aveva preso una direzione sfavorevole ai nostri proprio nel momento in cui Antonio Giovinazzi aveva preso il comando delle operazioni ai danni del compagno di scuderia Pierre Gasly, pressato dal pugliese ed andato in difficoltà quando la pista è divenuta scivolosa. In quel momento, il gruppo è stato ricompattato dalla vettura staffetta e i piloti che avevano già fatto il cambio gomme hanno tratto un enorme vantaggio. Gli alfieri del Team Campos, quando le vetture sono state fermate con la bandiera rossa, si sono ritrovate al vertice ed hanno sfruttato il vantaggio e conquistato un'inattesa doppietta. Rimane la certezza che l'ottima performance dei nostri a Baku non sia stata un episodio frutto della specificità pista azera e che i nostri ragazzi hanno il potenziale per restare al vertice per tutta la stagione. E con una classifica così corta, e Marciello al vertice tutto può succedere. ●



# Leclerc ruba la scena

**IL MONEGASCO VINCE ALLA GRANDE LA PRIMA SFIDA, POI VA IN CRISI NELLA SECONDA MA MANTIENE IL PRIMATO IN GRADUATORIA CON 5 PUNTI DI VANTAGGIO SU ALBON**

di **Alessandro Gargantini**

**SPIELBERG** - Nel bene e nel male, Charles Leclerc riesce sempre a rubare la scena! Nella Feature Race, il pilota della Fda ha compiuto un vero e proprio capolavoro, riuscendo, dopo aver siglato un'impressionante pole con mezzo secondo di vantaggio sui rivali, a vincere e siglare il giro più veloce. Nella corsa della domenica, il monegasco è invece andato in difficoltà sulla pista bagnata. Non appena la vettura staffetta, che aveva guidato il gruppo per metà corsa, è rientrata nella corsia box, l'alfiere della Art Grand Prix ha avuto un problema con la temperatura dell'olio, che ha causato una perdita di potenza che gli è costata numerose posizioni. Nelle fasi finali, Leclerc ha poi clamorosamente tamponato le vetture della Arden di Jake

Dennis e Tatiana Calderon, innescando una spettacolare carambola che ha determinato la definitiva neutralizzazione della gara e che costerà al monegasco la penalizzazione di cinque posizioni in griglia nel prossimo appuntamento previsto tra sette giorni a Silverstone. Nonostante il ritiro, il diciottenne guida la graduatoria di campionato con cinque lunghezze di vantaggio sul compagno di scuderia Alex Albon. Il thailandese residente a Londra ha conquistato in entrambe le corse la piazza d'onore, prima alle spalle di Leclerc, poi dello svizzero Ralph Boschung, velocissimo sulla pista bagnata e per la prima volta vincitore di una gara della serie. Il pilota schierato dai fratelli Koiranen si era messo in mostra anche nella Feature Race, dove aveva colto la quarta posizione. Nelle due manche disputate in terra austriaca sono stati protagonisti anche Nick de Vries ed Antonio Fuoco, entrambi saliti sul gradino più basso del podio. Il pilota dei Paesi Bassi ha collezionato un terzo e un quarto posto, mentre il nostro portacolori, rispettivamente un quinto e terzo. Il pilota della Trident, soltanto undicesimo in qualifica a causa di un problema ad un componente del mozzo di una ruota anteriore, è stato protagonista di due convincenti rimonte che

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Leclerc; 2. Albon; 3. De Vries. Gara-2: 1. Boschung; 2. Albon; 3. Fuoco.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



**GIULIANO HA PRESO UNA BRUTTA BOTTA ED È MEGLIO NON CORRERE RISCHI. LA SICUREZZA PRIMA DI TUTTO**

**JEAN ALESI**

”

#### ALESI VA KAPPAO FUOCO 3° IN GARA-2

Sopra il crash che ha messo ko Giuliano Alesi nelle libere. A destra, Fuoco 3° in gara-2. In alto, Leclerc vincitore in gara-1 davanti ad Albon

gli hanno consentito di conquistare preziosi punti in un fine settimana che sembrava cominciato con il piede sbagliato. Il ritiro di Leclerc nella corsa della domenica consente al calabrese di riavvicinarsi al vertice della graduatoria, dove Fuoco occupa la terza posizione con un distacco di sedici lunghezze. Silverstone, che ospiterà la categoria tra sette giorni, è un tracciato sul quale il nostro portacolori si esprime particolarmente bene. Proprio sul tracciato del Northamptonshire, Fuoco vinse nella corsa del debutto nella terza serie europea. Restando in casa Trident, non ha potuto prendere il via Giuliano Alesi, rimasto coinvolto in un brutto incidente nelle prove libere, quando la sua vettura è finita rudemente contro le vetture a causa di un problema all'impianto frenante. Nel dettaglio, si è rotto un giunto della pompa dei freni, con il risultato che il teenager non ha avuto alcuna possibilità di evitare l'impatto. «Giuliano è in una fase di crescita e di sviluppo osseo. Ha preso una brutta botta ed è meglio non correre rischi - ha spiegato papà Jean - Sono assolutamente d'accordo con la decisione dei medici, la sicurezza viene prima di tutto!». ●



# Charles: «Punto a vincere la serie»

**IL PILOTA FDA HA ORMAI UN PASSO IN F.1, MA AVVERTE I RIVALI: «IL PROGRAMMA CON LA HAAS NEI GP NON SARÀ UNA DISTRAZIONE!»**

**O**rrmai, Charles Leclerc sta diventando un vero e proprio specialista della Feature Race, quella del sabato, che garantisce un punteggio pieno ed è, di fatto, la più rappresentativa. Un po' come fece Stoffel Vandoorne nella passata stagione nella Gp2 Series. Dopo aver trionfato al debutto a Montmeló, il monegasco - che ha già più di un piede in Formula Uno visto che sarà al volante della Haas nella prima sessione di prove libere in cinque Gran Premi - in Stiria si è ripetuto una pista sulla quale Charles non si era mai trovato a suo agio. «Sì, questo tracciato non mi aveva mai portato molta fortuna. Nella terza serie, l'anno scorso avevo davvero faticato. Punto a vincere il campionato, e sono certo che il programma in Formula 1 non mi farà perdere il focus su questa categoria» - ha rassicurato il vincitore - «Nella corsa del sabato sono scattato bene al via e non ho avuto grossi problemi a gestire la corsa sino a quando ha incominciato a piovare. Poi ho commesso qualche piccolo errore nella parte della pista più bagnata, senza però farmi raggiungere dai miei rivali. La domenica è salita la temperatura ed il motore è entrato in safety mode. Mentre cercavo di recuperare, ho commesso un errore in frenata e sono finito fuori». Ora arriva Silverstone, dove Charles aveva vinto al debutto nella formula tre europea l'anno scorso e debutterà con il Team Haas. «Sì, ho un bel ricordo». Gli avversari sono avvisati, Charles è pronto a riprendere il volo. ●



# Buemi campione!

**LO SVIZZERO PRIVATO ALL'ULTIMO DELLA VITTORIA NELLA 24 ORE DI LE MANS SI CONSOLA CON IL CAMPIONATO RISERVATO ALLE MONOPOSTO ELETTRICHE**

di **Fulvio Cavicchi**

**L**ONDRA - Alla fine Sébastien Buemi ce l'ha fatta. Battuto di un punto l'anno scorso, questa volta lo svizzero è riuscito ad uscire festeggiando dal verde di Battersea Park, tra ali di folla che circondavano la passerella che conduceva i piloti fino al podio. Ovviamente estrema gioia anche per Jean-Paul Driot ed Alain Prost, grandi capi della e.dams, team capace di bissare il titolo costruttori già vinto nel 2014-2015.

Ma non è stato per nulla facile, infatti la sicurezza dell'alloro è arrivata solo a tre tornate dalla fine, con il giro più veloce di gara che ha regalato i 2 punti determinanti per passare a comandare una classifica che al momento del via vedeva esattamente alla pari Buemi ed il precedente leader del campionato, Lucas di Grassi.

Studiando l'andamento della stagione viene da notare come il pilota della Abt Schaeffler Audi Sport, secondo arrivato, sia stato sempre costante, andando a concludere sul podio tutte le

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Prost; 2. Senna; 3. Ver-gne. Gara-2: 1. Prost; 2. Abt; 3. D'Ambrosio.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

prime otto gare (ma la vittoria di Città del Messico gli è stata tolta perché trovato 1,8 kg sotto peso) e quarto nella nona. Ma in velocità pura nessuno è riuscito a battere Buemi, che nonostante abbia finito due volte senza punti se l'è giocata alla pari col suo avversario in virtù di quelli guadagnati con 3 pole position e ben 5 giri veloci.

Va anche dato atto alla squadra Renault di aver preparato la macchina perfetta per lo stretto, iperscnesso e veloce tracciato nel parco londinese, come dimostrato dalla doppia vittoria ottenuta da Nicolas Prost e dalla pole position di domenica siglata da Buemi, capace di rifilare 9 decimi al compagno di squadra e 1"1 a Lucas di Grassi!

A quel punto è diventato evidente a tutti che, se si fosse giocato il titolo sulla velocità pura, non ci sarebbe stata la minima sfida. Bastava Prost riuscire a contenere il resto del gruppo per un paio di giri e Buemi si sarebbe volatilizzato. Quindi, tutto si sarebbe giocato al via, e così il week-end di Londra della Formula E ha aperto un varco dimensionale capace di far rivivere a tutti i presenti la Formula Uno Anni '90. Addirittura, il sabato si è vista

una vittoria di Prost davanti a Senna, un episodio che ha riportato alla mente Barcellona 1993 (l'ultima volta che avvenne), mentre la sfida per il titolo si è decisa esattamente come a Suzuka 1990, con un brasiliano che alla prima staccata ha centrato in pieno un pilota di lingua francofona.



**L'E.DAMS FA FESTA**  
Esplode sul podio del Battersea Park la gioia per gli uomini dell'e.dams, la squadra di Alain Prost e Jean-Paul Driot che ha conquistato il campionato con Sébastien Buemi e chiuso con due successi di Nicolas Prost

una vittoria di Prost davanti a Senna, un episodio che ha riportato alla mente Barcellona 1993 (l'ultima volta che avvenne), mentre la sfida per il titolo si è decisa esattamente come a Suzuka 1990, con un brasiliano che alla prima staccata ha centrato in pieno un pilota di lingua francofona.

Ma questa volta il risultato è stato differente e Sébastien Buemi deve fare una statua a Giampolo Dallara per aver studiato una macchina adatta a correre nei cittadini e resistere agli impatti coi mu-



retti, dote che ha permesso ai due "litiganti" di ripartire e raggiungere i box.

Al contrario, al Team Abt serve una seria riflessione sui tre punti persi a Berlino, quando non è stato dato (al figlio del proprietario del team) l'ordine di lasciar passare il suo compagno di squadra che si giocava il titolo. Il secondo posto di Daniel Abt nella gara di casa per pilota, squadra e sponsor è davvero valso tanto quanto un titolo? I muscoli lunghi a fine gara sembravano dire di no... ●

# New York

## grande new entry

**I WEEK-END DI GARA SALGONO DA 10 A 12. IL VIA A HONG KONG, AD OTTOBRE, E GRAN FINALE NELLA GRANDE MELA A LUGLIO 2017**

**A**lejandro Agag ha ufficializzato a Londra il futuro calendario della Formula E e le novità sono parecchie ed importanti. Prima di tutto l'aumento degli appuntamenti da 10 a 12, con gli ultimi due doppi, per un totale di 14 gare. In più ci saranno diverse sostituzioni, in virtù del campionato che continua a crescere. Le prime tre tappe saranno tutte nuove perché non si tornerà a Pechino, Putrajaya e Punta Del Este ma si comincerà ad Hong Kong il 9 ottobre, per poi spostarsi a Marrakech (sulla pista del Wtcc giu- sto in occasione della Conferenza sui Cambiamenti Climatici) il 12 novembre e tornare a Buenos Aires, la pri-

ma delle confermate, il 18 febbraio. Quarta tappa sarà Città del Messico il 1 aprile, mentre la quinta tappa del 22 aprile deve essere confermata (ritorna Singapore?). Il 13 maggio si andrà a Montecarlo, mentre la settimana dopo toccherà a Parigi ed il 10 giugno ci si sposterà a Berlino. Due settimane dopo c'è la seconda incertezza (Mosca? Londra?), poi la novità Bruxelles il 1 giugno e la chiusura in Canada, a Montreal (in città, non sul circuito) il 15 e 16 luglio. Infine, ecco l'impresa tanto desiderata da Bernie Ecclestone di portare l'automobilismo in centro a New York, il 29 e 30 luglio 2017. ●



### RESA AMARA PER LUCAS DI GRASSI

È finito così, con una ruota divelta in un crash col rivale diretto Buemi, il sogno di Lucas Di Grassi di vincere il campionato riservato alle monoposto elettriche. Il brasiliano ha comunque dovuto inchinarsi all'avversario per quanto riguarda le prestazioni pure

di **Alessandro Gargantini**

**C**on un poker di vittorie nelle ultime cinque corse disputate, Lance Stroll si sta imponendo come l'assoluto dominatore della terza serie continentale. Certo, siamo soltanto a metà stagione e tanto può ancora succedere, ma è certamente tempo di fare una riflessione e, congiuntamente, un bilancio su quanto il Fia F.3 ha sinora espresso.

Dopo le prime due uscite stagionali a Le Castellet e Budapest, dove rispettivamente il maltempo e inattesi problemi alle coperture sulla pista ungherese avevano un po' spargliato le carte, il ritorno ad un contesto di normalità ha consentito al 17enne della Prema di esercitare il suo predominio, frutto di prove mature e convincenti, che pongono la sua leadership al di fuori di ogni dubbio. E anche chi l'aveva attaccato nel primo atto stagionale per un presunto favore ricevuto da Nick Cassidy ora deve solo abbassare la testa e lavorare per tentare un difficile recupero. Al Paul Ricard nel corso della conferenza stampa del dopogara George Russell non aveva esitato ad attaccare apertamente Stroll, appena sceso dal gradino più alto del podio, dal momento che un sorpasso ai danni del compagno di scuderia neozelandese sarebbe stato agevolato da un gioco di squadra, fatto decisamente inopportuno nella prova d'esordio. Parole frutto della frustrazione di un pilota battuto, o polemica alimentata ad arte dalle scuderie anglosassoni per mettere in difficoltà il fresco vincitore e la scuderia interrottamente regina della categoria dal 2011. Non lo sapremo mai. Ora, tutto pare lontanissimo e totalmente dimenticato. Il teenager nordamericano non soltanto è in fuga al vertice della graduato-

ria di campionato, ma sta anche vestendo il ruolo di capitano e pilota di riferimento della scuderia di Grisignano di Zocco.

Se il vantaggio del development driver della Williams sul più diretto inseguitore supera abbondantemente le ottanta lunghezze, il resto del gruppo appare molto compatto. Soprattutto alcune disavventure capitate a Callum Iloft, ex pupillo di Helmut Marko, fanno sì che ad oggi sia un altro pilota della Prema, Maximilian Gunther, ad occupare la piazza d'onore davanti ai britannici Iloft e George Russell, tra i favoriti della vigilia. La voragine di punti che si è creata tra il ragazzo nato a Montreal e i suoi inseguitori evidenzia chiaramente il fatto che mentre quest'ultimi alternavano spunti di classe a madornali errori, il canadese faceva collezione dei podi e piazzamenti utili che stanno facendo la differenza. Cinque vittorie, tre secondi posti e una sola casella vuota nelle prime quindici corse disputate sono dati che parlano chiaramente a favore del pilota di Renè Rosin.

«È davvero bello – Lance usa il termine cool – capeggiare la classifica a metà stagione. Sono molto soddisfatto. Siamo reduci da alcuni fine settimana eccellenti, nei quali la Prema ha volto un lavoro meraviglioso. Ma quello che conta sarà occupare la leadership al termine della corsa conclusiva di Hockenheim a fine ottobre. Dobbiamo lavorare gara per gara se vogliamo difendere il primato fino alla fine».

Campione italiano di Formula 4 nel 2014, nella passata stagione il canadese aveva deciso di continuare con la Prema e intraprendere l'avventura nella terza serie continentale, considerato l'indiscusso

**C'È DA LAVORARE  
GARA PER GARA  
SE VOGLIAMO  
DIFENDERE  
IL PRIMATO SINO  
ALLA FINE**

**LANCE STROLL**



**QUADRETTO  
DI FAMIGLIA**

Quadretto di famiglia in casa Stroll con Lance assieme ai genitori e alla sorella. A lato eccolo in azione nel Fia F.3 e in apertura in abiti Williams



# Stroll

## guarda avanti

CON UN POKER DI VITTORIE NEGLI ULTIMI 5 ROUND LANCE COMANDA NEL FIA F3. UN CAMPIONATO CHE IL CANADESE PILOTA DI SVILUPPO DELLA WILLIAMS F1, DEVE VINCERE PER INIZIARE A FARE PENSIERI IN GRANDE IN CHIAVE FUTURA



valore formativo della categoria. Dopo aver centrato l'obiettivo posto per la stagione d'esordio, ovvero di entrare nei primi cinque, ora l'alfiere della Prema ha nel mirino la conquista del titolo. Basterebbe comunque un terzo posto per ottenere i punti necessari a conseguire la super-licenza di F1, categoria nella quale Lance potrebbe approdare già nel 2017. Il canadese attualmente ricopre il ruolo di pilota di sviluppo della Williams, dopo aver lasciato la Ferrari Fda in quanto la proposta ricevuta dalla scuderia britannica garantiva un coinvolgimento maggiore nella massima serie. Mancano ancora diversi mesi al termine della stagione, alcuni accordi sono ancora in fase di definizione, e il focus è ora totalmente rivolto alla Formula 3, dove è assolutamente vietato distrarsi.

«Quando sono in macchina so pensare, e non mi faccio soltanto trascinare dall'istinto. Credo che sia questo il mio principale punto di forza», aveva affermato qualche tempo fa Lance, che quando non si trova in autodromo predilige il ciclismo,



lo sci e la X-box. Possiamo senza dubbio affermare che il ragazzo che da qualche anno ha preso casa a Ginevra, abbia fornito una buona descrizione di se. L'abbiamo visto attaccare con grinta per artigliare il successo, ma anche attendere il momento giusto e massimizzare il risultato. E non è un caso che una tale condotta l'abbia portato nettamente al vertice della categoria.

«Non ho particolari scaramanzie quando scendo in pista, penso che i risultati ottenuti siano esclusivamente frutto del lavoro» aveva aggiunto il pilota della Prema, che però ha confessato di avere alcuni indumenti, soprattutto

underwear, che gli portano fortuna sin dal kart. Ora guarda tutti dall'alto e ha in mano le redini di un campionato del quale sembra ormai disporre a suo piacimento. Se continuerà di questo passo, anche i suoi rivali più dispettosi non potranno fare altro che applaudire, magari arrossendo un po' imbarazzati. ●

# Mikkelsen beffa Tanak

IN TESTA A LUNGO, L'ESTONE FORA NELLA PENULTIMA PROVA E LASCIA VIA LIBERA AL PILOTA NORVEGESE. CHE RIPORTA LA VW AL SUCCESSO DOPO TRE GARE

di **Marco Giordo**  
foto **Bettiol**

**M**IKOLAJKI - Era tutto pronto, sul lungolago di Mikolajki, per far suonare l'inno estone a dodici anni di distanza dall'ultimo successo di Markko Martin (in Catalogna) e salutare così la prima vittoria di Ott Tanak. Sarebbe stato anche il primo trionfo assoluto per il gommista anglocinese DMack e pure per la Ford Fiesta Wrc Evoluzione, che dal suo esordio nel Rally del Portogallo 2015 non era mai riuscita a diventare davvero protagonista nel Mondiale. Ma stavolta, il 28enne pilota estone l'ha fatta davvero grossa, bucando la gomma anteriore destra nella penultima speciale e gettando così alle ortiche un successo che pareva ormai suo. Un epilogo incredibile, che ha vanificato la prestazione del driver baltico che sino ad allora aveva dominato con una performance straordinaria, grazie anche ai preziosi consigli nella scelta delle gomme dell'esperto tecnico italiano Fiorenzo Brivio, approdato lo scorso anno in DMack. Brivio ha fatto scegliere a Tanak pneumatici con mescola dura per le tappe di venerdì e sabato: una decisione controtendenza, perché i piloti Michelin avevano montato gomme a mescola morbida, ma anche una decisione che ha permesso all'estone di involarsi in testa in una cavalcata incontrastata verso un sorprendente successo, favorito anche dal fatto che nelle prime due tappe transitava ottavo sulle speciali. Ma proprio una gomma, forata sui 21,25 km del penultimo crono, Baranowo, reso proibitivo dalla pioggia battente, ha deciso la gara. Lì, ad un passo da Mikolajki e dal successo che gli avrebbe cambiato la vita, l'erede di Markko Martin ha buttato alle ortiche quanto di buono aveva fatto vedere per tutto il week-end. Perdendo 35"1 su Mikkelsen, Tanak ha dovuto lasciare la leadership della corsa nelle mani dell'incredulo norvegese della Volkswagen. Un epilogo inaspettato, che ha lasciato Tanak senza parole e quasi in lacrime. «È stata - ha sbottato Andreas Mikkelsen al controllo stop di Baranowo -



# en



## AL TRAGUARDO

- 1 Mikkelsen-Jaeger**  
Vw Polo R Wrc  
a 2.37"34"4
- 2 Tanak-Molder**  
Ford Fiesta Wrc  
a 26"2
- 3 Paddon-Kennard**  
Hyundai I20 Ng Wrc  
a 28"5

La classifica completa è riportata alle pagine 78-81

### UN BIS (QUASI) INSUPERATO

Seconda vittoria iridata per Andreas Mikkelsen e prima per Anders Jaeger, sopra sul podio insieme al boss della Vw, Jost Capito. L'espressione di Tanak, sulla sinistra, la dice lunga sull'occasione buttata via dall'estone



la prova speciale più difficile della mia carriera». Lo si può ben comprendere... «Le condizioni erano davvero molto critiche – ha rincarato il compagno di team Jari-Matti Latvala –. Il fondo era più scivoloso persino che in Galles».

E così, in questo finale pirotecnico, senza rischiare nulla nella power stage finale, Mikkelsen ha portato a casa la seconda vittoria iridata in carriera, una vittoria nella quale ormai non sperava più: «Siamo andati al massimo per tutto il week-end – ha confessato alla fine Andreas – in una gara incredibile e dove il finale è stato una guerra. Le condizioni erano davvero al limite, francamente non speravo più di vincere e invece è arrivato il successo, in un fine settimana indimenticabile. Mi dispiace per Tanak, prima della power stage gli ho detto che lo capivo, la stessa cosa è successa a me lo scorso anno in Svezia». Ed alla fine della power stage tutti hanno applaudito il pilota estone, che piangeva sconcolato abbracciato alla moglie. Poi, Ogier se lo è addirittura caricato sulle spalle, per testimoniare come lui fosse il vero vincitore morale della gara. Un bel gesto da parte del campione francese, capace di sbloccare Tanak, che ha abbozzato un sorriso. ●

## È SOLO COLPA DELLO STARTING ORDER?

# Ogier non vince da febbraio!

Dodici mesi fa, a questo punto della stagione Sébastien Ogier aveva vinto cinque delle prime sette gare, uguagliando il suo stesso record del 2014. Quest'anno il tre volte campione del mondo è fermo a quota due vittorie e soprattutto, non vince da ben cinque mesi e cinque gare, cioè da quando mise tutti in riga in Svezia a febbraio! Addirittura, Ogier in Polonia è finito fuori dal podio, solo sesto assoluto. Una lunga astinenza e una striscia negativa che rischia di allungarsi perché, come ha fatto notare lo stesso pilota francese, in Finlandia il compagno di squadra Latvala correrà in casa e potrebbe tirar fuori dal cappello a cilindro un'altra prestazione stratosferica, come quelle degli ultimi due anni. E anche per la Volkswagen tira un'aria diversa rispetto al passato, visto che dall'Argentina alla Sardegna il "Panzer Team" di Jost Capito ha subito tre sconfitte consecutive. Qualcosa cui il team non era abituato, frutto soprattutto dello starting order che rallenta chi è in testa alla classifica iridata e parte davanti.

«Credo che ora la gente si stia davvero rendendo conto di quanto è penalizzante per me il fatto di passare per primo sulle speciali e di quanto è difficile correre in queste condizioni – dice Ogier -. La seconda tappa di questo rally è stata quella nella quale ho pulito di più la strada nella mia carriera. C'erano sabbia e ghiaia dappertutto, sia nel primo che nel secondo passaggio: ho dato il massimo dal primo all'ultimo km ma alla fine è servito poco ho portato a casa solo 11 punti».



### SULLE SPALLE DEL CAMPIONE

Seb Ogier ha reso omaggio ad Ott Tanak caricandoselo sulle spalle, sopra, come a riconoscere la bella prestazione del giovane estone. Quanto al pilota francese, lui e la Vw (a fianco), pur tra tante difficoltà "vedono" già il quarto iride



### LA FRITTATA DI TANAK

In testa sin dalla prima tappa, Ott Tanak stava riuscendo nell'impresa di vincere con la Ford Fiesta gommata D Mack, a destra. Poi, nella penultima prova, l'estone ha rotto un pneumatico, a sinistra, dovendo dare addio ai suoi sogni di gloria

# La Vw **domina** ma non troppo

**L'ARMATA TEDESCA CHE NON VINCEVA DA TRE GARE È SEMPRE FORTE  
MA LE RIVALI SONO PIU VICINE. IL POKER IRIDATO È A UN PASSO**



**C**on la Polonia il Mondiale 2016 è a metà del cammino e se guardiamo la classifica piloti, Sébastien Ogier è già in fuga verso il quarto titolo consecutivo. Il francese ha un vantaggio di ben 51 punti sullo scudiero Mikkelsen e la sua scalata verso un nuovo titolo iridato sembra davvero inarrestabile. Analizzando con attenzione i risultati, si vede però che rispetto a dodici mesi fa la musica è completamente cambiata. Nel 2016 in sette gare ci sono stati ben sei vincitori diversi (Ogier, Latvala, Paddon, Meeke, Neuville e Mikkelsen) ma soprattutto, tre delle quattro Case in lizza (Volkswagen, Hyundai e Citroën) si sono aggiudicate almeno una gara: «Il vantaggio della Volkswagen sulle rivali è sceso parecchio» ci faceva notare Jost Capito in Sardegna. Il gran capo di Vw Motorsport, in partenza per la McLaren e la F.1, ha perfettamente ragione...

In Polonia, Andreas Mikkelsen ha salvato l'onore della squadra di Wolfsburg, che sa di non essere più la padrona assoluta del campionato. Anche se la sua leadership nel Costruttori pare inattaccabile grazie ai 61 punti di vantaggio sulla Hyundai. Che la colpa del mancato dominio Vw-Ogier sia soprattutto dell'ordine di partenza lo ha dimostrato indirettamente in Polonia l'opaca prestazione di Dani Sordo. Passando per secondo sulle speciali, lo spagnolo ha corso sempre a ridosso dei top ten mentre i suoi compagni di squadra Paddon e Neuville lottavano per il podio. Paddon, oltretutto, ha disputato a Mikolajki una splendida gara, salendo sul terzo gradino del podio e sfiorando il secondo, riscattando le due prestazioni negative in Portogallo e Sardegna. Davvero un'ottima prova la sua, che lo rilancia meritatamente al terzo posto nella classifica Piloti. ●



# Brivio caldo genio italico

**È ANCHE GRAZIE AD UN'INDOVINATA MOSSA TATTICA DELL'ESPERTO TECNICO MILANESE CHE LA D MACK HA SFIORATO IL CLAMOROSO PRIMO SUCCESSO**

**F**lorenzo Brivio torna a casa comunque su di giri dopo il secondo posto in Polonia, dove la DMack ha sfiorato il suo primo storico successo nel Mondiale. Il 55enne tecnico milanese, passato nel settembre scorso alla casa anglocinese dopo 30 anni in Pirelli, è comunque soddisfatto della prestazione di Tanak: «Nelle gomme a nostra disposizione non c'erano novità - commentava a fine gara - . La cosa importante è stata quella di andare tatticamente controcorrente rispetto agli altri, optando per la scelta di gomme dure sulle prove del venerdì pomeriggio e del sabato mattina. Rispetto alla Sardegna, le prestazioni sono nettamente migliorate per il fondo diverso, qui più compatto, e per le caratteristiche della gara che è veloce e stressa diversamente le gomme. Avendo chiuso lo sviluppo a marzo e non avendo provato con il caldo estremo, in Sardegna abbiamo patito. In Polonia, invece, visto il fondo compatto i tempi sono venuti fuori. Rispetto agli altri piloti, che montavano gomme morbide, siamo stati più veloci all'inizio grazie alle caratteristiche della nostra mesco-



la dura. Così nella prima tappa abbiamo allungato e chiuso in testa, poi abbiamo consolidato la leadership all'inizio della seconda frazione. Sabato pomeriggio invece ci siamo dovuti difendere, visto che le condizioni delle prove non ci permettevano di avere a disposizione un prodotto più performante rispetto alla concorrenza. Infine domenica non ave-

vamo opzioni, pioveva e non avevamo altra opportunità che montare le morbide per arrivare alla fine».

Poi, Brivio spiega perché Tanak ha frotato: «In quelle condizioni poteva succedere e purtroppo è successo, perché si era ad inizio prova e la gomma non era ancora salita di temperatura. Peccato. Torniamo però a casa molto fiduciosi, perché sul fondo veloce andiamo meglio degli altri, quindi in Finlandia puntiamo a fare ancora una bella figura. Per il resto, sulla terra bagnata

andiamo bene, sull'asfalto umido idem, mentre su quello asciutto vedremo in Germania quanto saremo migliorati dopo l'importante sessione di test che faremo prima della gara. Vedrete, si parlerà ancora di noi, da qui a fine stagione». ●

## LA FIESTA APPARE COMPETITIVA ED IL BOSS DI M-SPORT RILANCIA

### Per Wilson è già 2017

Lo show di Tanak sugli sterrati polacchi aveva illuso Malcolm Wilson, che stavolta credeva davvero di veder trionfare una sua vettura dopo quasi quattro anni di astinenza. L'ultima vittoria di una Ford risale infatti al settembre 2012, quando Latvala arrivò primo in Galles. Da allora solo podi, cinque dei quali ottenuti dalla Fiesta Wrc MkII che ha esordito quattordici mesi fa in Portogallo: prima del secondo posto di Tanak in Polonia la scorsa settimana, ci sono stati infatti il secondo posto di Evans in Corsica e i terzi di Tanak dodici mesi fa in Polonia e di Ostberg quest'anno in Svezia e Messico.

Il team manager inglese, che aveva saltato l'appuntamento in Sardegna in quanto ancora convalescente dopo un'operazione alla caviglia destra, a Mikolajki si è dovuto accontentare di un altro piazzamento d'onore... «Il nostro obiettivo è sempre quello di finire sul podio ad ogni gara - commenta Wilson - ed era questo il nostro target anche in Polonia. Ma Tanak e Molder stavolta si sono superati, facendoci sognare una vittoria che invece non è arrivata. Il secondo posto è un risultato che comunque ci dà fiducia e ci fa capire che siamo sulla strada giusta». Parlando poi del futuro, Wilson ha reso noto che: «La Fiesta Wrc Plus completamente nuova inizierà a girare tra due settimane da noi, a Cockermouth. Molti particolari li abbiamo comunque già testati sull'attuale vettura. Oltre a Camilli, Evans ed a mio figlio Matthew, dello sviluppo si occuperà anche Henning Solberg, che ha una notevole esperienza e si sta rivelando ottimo tester».





# Neuville sfoglia la margherita

IL BELGA È AL CENTRO DEL MERCATO PILOTI, CON CITROËN E TOYOTA INTERESSATE A LUI. LA VOLKSWAGEN CONFERMA I SUOI TRE PILOTI

**T**utti pazzi per Neuville. Come già era accaduto nella stagione 2013, Thierry Neuville è l'uomo mercato, il pilota intorno al quale ruotano i principali movimenti dei team, visto che a fine anno scade il suo contratto con Hyun-

dai. Il 28enne belga che ha visto le sue quotazioni tornare in alto dopo il successo in Sardegna, viene dato come sicuro partente dal team diretto da Michel Nandan, anche per le tante volte in cui è stato declassato nel team B. Il feeling si è rotto da tempo soprattutto con il direttore sportivo Alain Penasse e Citroën e Toyota sono le due alternative più concrete per il driver di Sankt Vith. In pole c'è soprattutto la Citroën, che lo ha lanciato e con la quale ha corso sino al 2012. La casa di Satory al momento ha un solo top driver, Kris Meeke, e l'accoppiata con Neuville sarebbe la soluzione perfetta per un team di alto profilo: Vedremo. Altro pilota in sca-

denza di contratto è Dani Sordo ma dai rumor attuali sembra che lo spagnolo alla fine possa restare in Hyundai. Quanto alla Volkswagen, prima di andarsene Jost Capito ha confermato i tre piloti: Latvala ha firmato per un anno, con opzione per altri due, in Sardegna. In Toyota invece tutto tace, dopo che Mäkinen aveva fatto sapere che Hanninen, Suninen e Lappi sono i primi tre nomi sul suo taccuino. A questi potrebbe aggiungersi quello di Tanaak dopo la sua grande prestazione in Polonia. Anche Mads Ostberg è ancora libero per il 2017 e grazie alla sua esperienza è sempre una valida opzione come secondo top driver. ●



## GIRANDOLA DI ABITACOLI

Breen e Lefebvre, sopra, sperano in un ingaggio alla Citroën. Dove, dopo una stagione in Ford, potrebbe tornare Ostberg, a fianco. Ma il pilota al centro del mercato è Thierry Neuville, sotto in... acrobazia con la Hyundai che pare non soddisfarlo più. Nell'altra pagina Fiorenzo Brivio, tecnico di gomme italiano che ha portato alla D Mack la sua grande esperienza. E in Polonia si è visto...



**BERTELLI UNDICESIMO**

Il nostro Bertelli, sotto, ha chiuso dodicesimo. A destra, un bel controsterzo di Teemu Suninen, il giovane finlandese che ha chiuso undicesimo assoluto ed ha vinto il Wrc2



# Suninen non sbaglia

**PROPRIO COME TRA LE WRC, IL FINLANDESE VINCE DOPO LE FORATURE DI EVANS E LAPPI**

**M**IKOLAJKI - Approfittando delle forature di Elfyn Evans ed Esapekka Lappi nella penultima speciale, Baranowo, quella per intenderci che è costata la vittoria a Ott Tanak, Teemu Suninen si è aggiudicato il settimo appuntamento del Wrc2 bisando il successo ottenuto in Sardegna con la Skoda Fabia R5 dell'Oreca: «Sono soddisfatto - ha detto all'arrivo il pupillo di Tommi Makinen - perché ci ho creduto sino alla fine. Ed abbiamo primeggiato stando davanti a due equipaggi ufficiali. Siamo secondi in classifica ed ora andiamo fiduciosi a correre la prova di casa, in Finlandia».

La settima prova del Wrc2 g è stata a dir poco combattuta, con Pontus Tidemand balzato in testa all'inizio sulla Skoda ufficiale ma che poi ha rovinato tutto danneggiando la sospensione anteriore nella penultima speciale della prima tappa. E la seconda e terza tappa sono state una lunga volata verso la vittoria tra le Skoda Fabia R5 di Suninen e Lappi e la Ford Fiesta R5 di Evans, con il gallese che grazie al secondo posto ottenuto a Mikolajki ha conservato la leadership del campionato. «Questo risultato ci sta - ha dichiarato il pilota di Wilson - ma alla fine potevamo anche vincere se non avessimo perso 46" per quella foratura. Sono per me punti molto importanti in ottica campionato, dove sono sempre in testa». ●

**WRC2**

Gara: 1. Suninen-Markkula in 2.43.27"7; 2. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 49"6; 3. Lappi-Ferm a 2'32"7; 4. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 10'36"4; 5. Koltun-Plescot (Ford Fiesta R5) a 10'36"4 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).  
Campionato: 1. Evans 80 punti, 2. Suninen 75; 3. Fuchs 61; 4. Tidemand 51; 5. Ptaszek 42.

## Così al traguardo

Gara 7 del Mondiale Piloti e Costruttori Mikolajki (Pol), 30 giugno-3 luglio 2016

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Mikkelsen-Jaeger	Vw Polo R Wrc	N-N	in 2.37'34"4
2°	Tanak-Molder	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	a 26"2
3°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZ-NZ	a 28"5
4°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 29"3
5°	Latvala-Anttila	Vw Polo R Wrc	FIN-FIN	a 33"8
6°	Ogier-Ingrassia	Vw Polo R Wrc	FRA-FRA	a 40"3
7°	Breen-Martin	Citroën Ds3 Wrc	IRL-GB	a 2'01"4
8°	Ostberg-Floene	Ford Fiesta Wrc	N-N	a 3'04"6
9°	Lefebvre-Moreau	Citroën Ds3 Wrc	F-F	a 5'12"
10°	Camilli-Veillas	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 5'23"1

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

**PROVE SPECIALI VINTE:** Tanak 9 (1 ex-aequo) su 21, Paddon e Mikkelsen 3, Ogier (1 ex-aequo) 3, Latvala 2, Lefebvre e Neuville 1

**I PRINCIPALI RITIRI:** Crugnola (cric) ps 13, Sordo (motore) ps 20

**RALLY LEADER:** Neuville ps 1, Tanak ps 2, Mikkelsen da ps 3 a ps 7, Tanak da ps 8 a ps 19, Mikkelsen da ps 20 a ps 21

**POWER STAGE:** 1. Ogier in 4'50"1; 2. Latvala a 0"7; 3. Neuville a 1"5

## Mondiale Piloti

	MONTECARLO 21-24/1	SVEZIA 12-14/2	MESSICO 8-6/3	ARGENTINA 21-24/4	PORTOGALLO 19-22/5	SARDEGNA 9-12/6	POLONIA 30/6-3/7	FINLANDIA 28-31/7	GERMANIA 18-21/8	CINA 8-11/9	CORSICA 29/9-2/10	SPAGNA 13-16/10	GALLES 27-30/10	AUSTRALIA 17-20/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+3	25+3	18+3	18+1	15+3	15+3	8+3	-	-	-	-	-	-	-	143
2° Mikkelsen	18+1	12+2	-	15	18+1	-	25	-	-	-	-	-	-	-	92
3° Paddon	-	18	10+1	25+3	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	72
4° Latvala	-	-	25+2	-	8+2	18+1	10+2	-	-	-	-	-	-	-	68
5° Sordo	8+2	8	12	12+2	12	12	-	-	-	-	-	-	-	-	68
6° Ostberg	12	15	15	10	6	-	4	-	-	-	-	-	-	-	62
7° Neuville	15	-	-	8	-	25	12+1	-	-	-	-	-	-	-	61
8° Tanak	6	10	8	-	-	10	18	-	-	-	-	-	-	-	52
9° Meeke	-	1	-	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
10° Camilli	-	-	-	4	10	8	1	-	-	-	-	-	-	-	23

## Mondiale Costruttori

1° Volkswagen	25	29	43	20	28	33	18	-	-	-	-	-	-	-	196
2° Hyundai	25	24	12	20	15	12	27	-	-	-	-	-	-	-	135
3° M-Sport	12	15	19	16	20	8	10	-	-	-	-	-	-	-	100
4° Vw Mot.II	18	12	-	15	25	4	25	-	-	-	-	-	-	-	99

1° = 25 punti - 2° = 18 punti - 3° = 15 punti - 4° = 12 punti - 5° = 10 punti - 6° = 8 punti - 7° = 6 punti - 8° = 4 punti - 9° = 2 punti - 10° = 1 punto



# Tempestini fa subito il bis

**DUE CENTRI SU DUE NELLO JUNIOR PER L'ITALIANO CHE CORRE CON BERNACCHINI. SFORTUNATO CRUGNOLA**

**S**econda vittoria consecutiva dell'italiano (che corre con licenza rumena) Simone Tempestini e di Giovanni Bernacchini (che corre con licenza polacca) con la Citroën Ds3 RT Max nella seconda prova del Mondiale Junior, valida anche quale settimana manche del Wrc3. Il giovane pilota veneto ha dominato con autorità la gara polacca, dimostrandosi una spanna superiore a

tutti i suoi avversari ed ora si candida prepotentemente per la vittoria finale del titolo Junior. «È stato un rally lungo e difficile - ha dichiarato alla fine - nella quale mi sono davvero divertito. Mi piacciono molto queste speciali. Le condizioni erano davvero difficili, nell'ultima tappa, soprattutto sulla prova di Baranowo. Ora andiamo fiduciosi al prossimo appuntamento, in Finlandia».



**ITALIANI CHE CI PROVANO**  
Crugnola, sopra, sfortunato. In alto Tempestini e Bernacchini, primi nello Junior e nel Wrc3. A sinistra, la Ds3 R3T di Koci malridotta nello shakedown: lo slovacco non ha potuto partire



Gara in salita per Andrea Crugnola che all'inizio della prima tappa, dopo un ottimo start, rompeva il radiatore dopo un salto e si doveva fermare. Poi, nella seconda giornata, il pilota lombardo buca e nella sostituzione della gomma rompeva il cric e doveva ritirarsi! «Peccato perché non ce ne va davvero bene una - commenta il driver varesino -. Con il cric rotto non potevo proprio cambiare le gomme a metà tappa a Goldap, quelle che avevo erano finite e così ho deciso di fermarmi. Due gare due punti appena, non so più cosa dire...». Da segnalare infine che uno dei favoriti, lo slovacco Koci, è stato autore di uno spettacolare capotamento nello shakedown e non ha nemmeno preso il via della gara. ●

## JUNIOR

Gara: 1. Tempestini-Bernacchini in 3.04'11"3; 2. Folb-Le Floch a 3'22"3; 3. Veiby-Skjaermonen a 6'02"2; 4. Martel-Lemoine a 7'53"; 5. Dubert-Coria a 8'58"4 (tutti su Citroën Ds3 R3T)

Campionato: 1. Tempestini 50 punti; 2. Folb 33; 3. Veiby 25; 4. Dubert 22; 5. Koci 18

## WRC3

Gara: 1. Tempestini-Bernacchini in 3.04'11"3; 2. Folb-Le Floch a 3'22"3; 3. Veiby-Skjaermonen a 6'02"2; 4. Martel-Lemoine a 7'53"; 5. Dubert-Coria a 8'58"4 (tutti su Citroën Ds3 R3T Max)

Campionato: 1. Fabre 79 punti, 2. Andolfi 52; 3. Tempestini 50; 4. Veiby 46; 5. De Tommaso 38; 6. Koci 26

## E KUBICA SI DA AL CALCIO!

Tutti lo aspettavano in visita al "Rajd Polski" ma lui, Robert Kubica, l'idolo di casa, ha dribblato tutti e si è dato al calcio! C'era infatti anche lui tra i tifosi polacchi che urlavano a squarciagola il loro incitamento alla squadra nazionale, impegnata giovedì scorso a Marsiglia nel quarto di finale dell'Europeo poi perso contro il Portogallo. Il 31enne pilota di Cracovia ha preferito invece disertare la gara iridata di casa, della quale era stato la guest star nel 2014 e 2015, continuando a tener vivo il mistero su quello che sarà il suo futuro agonistico

## MONOMARCA DMACK

La seconda prova del trofeo Drive DMack Fiesta ha visto primeggiare il britannico Armstrong davanti al connazionale Pryce e al portoghese Bernardo Sousa, con Max Vatanen quinto e Oscar Solberg (figlio di Henning) settimo. Erano nove i piloti che al volante di altrettante Ford Fiesta R2 dotate del nuovo motore turbo a 3 cilindri e gomme DMack hanno preso parte alla prova polacca, dopo la quale Pryce si è aggiudicato il premio di due gare nel Wrc2 2017 con una Fiesta R5.

## POLONIA IN FORSE

Potrebbe essere stato questo l'ultimo anno della Polonia nel Mondiale visto che la Lotos, main sponsor della gara, ha recentemente "chiuso i rubinetti a Kubica" e ridotto il suo impegno nel motorsport.

## MEDIE ELEVATE

Molto alte anche stavolta le medie del rally polacco, tutte ben al di sopra dei 110 kmh: unica eccezione, la superspeciale di Mikolajki... Basti pensare che Mikkelsen ha vinto con una media di ben 116,6 kmh.

## UNA CITROËN IN CINA

Contrariamente alle previsioni, ci sarà solo una Citroën Ds3 Wrc al via del Rally di Cina. A portarla in gara sarà il nordirlandese Kris Meeke, vincitore quest'anno del Rally del Portogallo ed impegnato a tempo pieno nello sviluppo della vettura per il 2017.

## BANDIERA GIALLA

Un'incredibile bandiera gialla è stata azionata durante la prova speciale 19 - Sady - perché Léfébvre aveva "aperto" una ruota, rallentando Ogier, al quale gli stewards hanno attribuito un tempo imposto che gli ha permesso di vincere la prova...

## FIESTA PER TUTTI

Ben 26 dei 67 equipaggi iscritti alla gara polacca, in pratica il 39% dell'intero plateau, erano al via su una Ford Fiesta. Oltre a 6 Fiesta in versione Wrc, infatti, hanno partecipato alla gara dieci Fiesta R5, nove R2 ed una Super2000.

Umberto **Scandola**Paolo **Andreucci**

# San Marino

## sfida a quattro

QUINTO ROUND DEL CIR, IL RALLY ALL'OMBRA DEL TITANO RAPPRESENTA UNO SNODO DECISIVO NELLA STAGIONE. ATTESA BATTAGLIA ANCHE TRA I TERRAIOLI

di [Daniele Sgorbini](#)

**P**er qualcuno, di certo, sarà davvero Terra Promessa. Il Rally di San Marino numero 44, che va in scena il prossimo fine settimana in una due giorni di traversi e passione che si annuncia calda come non mai, è pronto a raccontare almeno quattro storie. Quattro, come i top driver del Tricolore che si giocheranno la vittoria e che sono pronti a tutto per governare, per un giorno almeno, la Repubblica più antica del mondo.

A cominciare da Paolo Andreucci, che scalpita per far dimenticare in fretta l'opaco Rally dell'Adriatico e per chiarire a rallylandia che lui, in vetta al Tricolore, ha intenzione di restarci ancora per parecchio. Eppure – mai come ora – la posizione occupata dal

toscano è la più scomoda, visto che lo obbligherà ancora una volta a spazzar la strada per il resto della truppa, sia nella prima sia nella seconda tappa, altra conseguenza del format fortissimamente voluto dai federali e fortissimamente criticato da chi disegna traversi per professione. Ma tant'è e il Polino nazionale dovrà lottare pure contro le regole, se vorrà rimettersi a fare il pieno di punti già dalla prossima gara.

Vittoria ricercata e voluta anche da Umberto Scandola, che nell'ultimo mese è quello che più ha goduto sulle strade bianche. Prima il successo, doppio e perentorio nelle Marche. Poi la velocissima quanto sfortunata e struggente cavalcata dai riflessi irida-

**UNA CORSA SU STERRATI NOBILI**

Sopra il poker di piloti che godono dei favori del pronostico alla vigilia del 44esimo San Marino Rally che oltre al Cir è valido anche per il Trofeo Terra. La gara si giocherà in due giorni sulle ps di Sestino, Selvanera, San Marino, San Bartolomeo e Nerbisci



Giandomenico **Basso**



Simone **Campedelli**

ta in Sardegna. Il ragazzo di Verona s'è scoperto di colpo grande, sedendosi fiero sul resto del mondo e mostrando a tutti quanto bene sa maneggiare la Fiesta R5 laddove si solleva polvere. È lanciatissimo l'Umbertone, che mai come ora deve cogliere l'attimo: con 45 punti contro i 53,5 di Andreucci, l'ufficiale Skoda sa bene che una doppia vittoria a San Marino gli permetterebbe di mettere una gran pressione all'uomo dei nove titoli. Ma cercare di vincere – per forza – dovrà farlo anche Giandomenico Basso. Da quando guida la Fiesta griffata Brc, l'ex campione d'Italia e d'Europa ancora non è riuscito a imporsi sulla terra.

Eppure, per cercare di riportarsi sotto ai due che guidano il Tricolore, Giando sa che dovrà portare a casa il massimo dei punti, cercando pure di far meglio di un compagno di squadra veloce quanto scomodo. Già, perché poi c'è il quarto di tutta la faccenda, quel Simone Campedelli che alla prima uscita sulla Fiesta Ldi della Brc ha subito fatto a pugni in mezzo ai grandi, tirando più sganassoni di quanti ne abbia presi. Pure lui scalpita per firmare la sua prima nell'Italiano e pure lui sa che il San Marino potrebbe essere la volta buona. Del resto, se nel 2015 c'era andato quasi vicino con una "vecchia" Super2000, perché non potrebbe accadere ora con una top car dell'ultima generazione? Alle storie dell'Assoluto si mescolano anche quelle del 2Rm e dello Junior.

Tra le tuttoavanti, la lotta è tutta tra Ferrarotti e

Panzani, mentre nella serie disegnata per gli under 25 il duello riguarda da vicino Giuseppe Testa e il sorprendente Marco Pollara. In mezzo ci saranno anche protagonisti e comprimari del Trofeo Rally Terra, dove la classifica è davvero cortissima, con addirittura quattro piloti racchiusi in un punto e mezzo appena. L'esperto Daniele Ceccoli comanda, davanti ai giovanissimi Dalmazzini e Marchioro e davanti a Della Casa che aveva fatto saltare il banco a Cingoli. ●

## PASSERELLA A RICCIONE E DUE SPECIALI INTORNO A GUBBIO

### Un vero e proprio show

Lo scorso anno era davvero piaciuta a tutti, così la partenza show dal centro di Riccione sarà ripetuta anche stavolta. Auto in passerella sin dal pomeriggio e poi lo start vero e proprio da Piazzale Roma alle 22 di venerdì 8 luglio. Bagno di folla per i rallyisti del Cir, che dall'indomani alzeranno polvere in quantità. Sabato si comincia alle 10.32 da Sestino, poi Selvanera alle 11.04 e poi ancora Sestino per due volte (14.26 e 17.04), Selvanera alle 14.58 per poi concludere la tappa con le due salite, su asfalto, verso la Porta di Città a San Marino, alle 20.01 e alle 21.25. La domenica si torna sugli sterrati attorno a Gubbio, resi celebri dall'epopea del Sanremo mondiale: San Bartolomeo alle 9.29 e alle 12.04 e Nerbisci alle 10.35 e alle 13.10. Oltre al rally valido per Cir e Trt, a San Marino si correrà pure la Baja, per il Tricolore Cross Country, il rally storico e il rally show, limitato a tre passaggi sulla speciale "cittadina" che sale verso la rocca.

## CASENTINO DA FIESTA

Gran movimento in vista del Rally del Casentino (15-16 luglio), secondo atto dell'Irc, le cui iscrizioni sono ancora in corso. Stefano Albertini si propone per la vittoria con la Ford Fiesta Wrc Tamauto. Stessa vettura, ma della Pa Racing, per Rudy Michelini, mentre Elwis Chentre avrà quella dell'A-Style.

## HIGGINS BROTHERS

Il Susquehannock Trail Performance Rally in Pennsylvania è stato vinto per la sesta volta da David Higgins con la Subaru Impreza. Suo fratello Mark, intanto, nellescorse settimane ha abbassato di quasi due minuti il record sul giro per le auto sulle 37 miglia del Tourist Trophy motociclistico.

## EMMA VINCE

Il Canterbury Rally è stato vinto da Emma Gilmour con la sua Suzuki Extreme formula. La Gilmour è così diventata la prima pilotessa ad aggiudicarsi una gara valida per il campionato neozelandese.

## SAUERTAL

È cambiata la power stage del Rally di Germania (18-21 agosto), che si svolgerà sui 15 km della speciale di Sauertal, la quale dispone di una parte finale dotata di ampie zone destinate al pubblico.

## VESIME

Iscrizioni aperte per il Valli Vesimesi, storica gara piemontese che torna e viene proposta in versione Rally Day, sabato 30 e domenica 31 luglio. In abbinamento al rally è prevista una parata.

## CINOTTO CRASH

La Audi Titano di Michele Cinotto ha fatto il suo debutto, dopo il restyling e il rifacimento di alcune parti della meccanica e dell'assetto, all'Italian Baja 2016 ma senza fortuna. Purtroppo, infatti, un atterraggio violento ha causato un brutto colpo alla schiena per Michele Cinotto, che è stato costretto a ritirarsi. Il pilota piemontese ha riportato una lesione ad una vertebra lombare e sarà operato.



## INTERVENTI PER RIDURRE I COSTI DELLE CLASSI MINORI

# La Fia cambia il Gruppo R

Preso atto che la formula del Gruppo R è particolarmente riuscita al massimo livello (R5) ma che porta a costi elevati per le più piccole trazioni anteriori (R3 e R2, sopra la Renault Twingo), la Fia sta studiando un cambiamento alle regole tecniche finalizzato alla riduzione dei costi. Al centro delle attenzioni soprattutto i motori. Il nuovo regolamento, di cui sono iniziati studio e discussione con i Costruttori, sarà varato entro fine dell'anno per entrare in vigore il 1° gennaio 2018. Prima conseguenza: messa in stand by dei progetti in corso da parte dei Costruttori, a cominciare dalla Hyundai che aveva già in cantiere la sua R2...

## ENNESIMA PUNTATA DI UNA TELENOVELA TUTTA ITALIANA

# Retromarcia sulla flangia alle Rrc!

La vicenda relativa alla flangia delle Regional Rally Car diventa ogni giorno più grottesca: dopo essersi adeguati con oltre sei mesi di ritardo(!) alla norma Fia, i federali italiani hanno già fatto retromarcia! Motivo? «Per venire incontro alle numerose richieste pervenute da quanti hanno noleggiato per la stagione 2016 la vettura con la flangia

di 30 mm, nella medesima configurazione del 2015». Così l'adeguamento sarà imposto solo nelle gare valide per Cir, CiWrc, Trt e Coppa Italia e solo a partire dall'11 luglio. Così, questa settimana a San Marino le Rrc potranno correre ancora con la flangia da 30 mm! Lo stesso avverrà in tutte le gare non titolate per tutto il resto della stagione.

## NONSTANTE LA CONDANNA PER L'INCIDENTE DEL 2009

# Bassano continua

La condanna all'organizzatore per l'incidente con 8 feriti del concorrente Christian Chemin nell'edizione 2009, non ferma il Rally di Bassano: si farà il 23-24 settembre. Non molla, dunque, Narciso Paccagnella, presidente del Bassano Rally Racing: «Guardiamo avanti, studiamo la possibilità di opporre ricorso. Intanto prepariamo il 2016: la piessse di Valstagna si farà solo nel tratto in salita». Soluzioni per il futuro? «Credo che la Federazione - conclude Paccagnella - dovrebbe stabilire una regola ferrea e generale: accesso al pubblico nelle speciali solo all'interno di spazi ben individuati. Chiunque sia fuori da quelli, lo fa a suo rischio e pericolo».

## PS SULLA GRANDE MURAGLIA

# Cina su asfalto con sorpresa

Il Rally di Cina che torna nel Mondiale (8-11 settembre) avrà quartier generale e parco assistenza al Beijing Yanqui Lake Convention Center a 60 km da Pechino. La gara avrà 315,59 km cronometrati suddivisi in 15 prove, tutte su asfalto. La prima tappa, la più lunga con i suoi 142,90 km, e la seconda saranno composte da 3 speciali ripetute. La domenica prevede tre crono, con la power stage di 8,44 km denominata "Great Wall" che si svolge a ridosso della Muraglia Cinese...

## RIMANE LA SPECIALE SPETTACOLO

# Spagna ancora con il Montjuich

Presentato il 52° Rally Racc Catalunya Costa Daurada (13-16 ottobre). Si inizia giovedì 13 con la speciale di Barcellona al Montjuich per proseguire venerdì 14 con la prima tappa su terra con 4 prove ripetute (Mora d'Ebre, Caseres, Bot e Terra Alta) per 135,14 km. Sabato 15 si passa all'asfalto e sono 139,18 i km cronometrati, con 8 speciali (Vilaplana e Salou disputate una volta; Alcover, Querol ed El Montmell con due passaggi). Domenica 16 finale su asfalto con 62,80 km e 2 passaggi su Pratdip e Duesaigues.

## IN VISTA DELLA DAKAR 2017

# Nani Roma sceglie Toyota

Nani Roma lascia l'X Raid e passa a Toyota Overdrive: guiderà per la prima volta in gara la Hi Lux alla Baja Aragon (22-24 luglio). La squadra di Jean Marc Fortin segna un altro colpo ed alla Dakar 2017 schiererà Al Atiyah, De Villiers e Roma. Nonostante manchino ancora sei mesi alla gara, che partirà da Asuncion (Paraguay) il 2 gennaio, i team più importanti lavorano duro. L'X Raid sviluppa il Proto 2 Rm con Jutta Kleinschmidt, ma il mezzo non appare ancora pronto per pensare di piazzarsi fra i primi; mentre la Mini ha ormai dato tutto quello che poteva e a meno di sorprese eclatanti, come per esempio il cambio di motore, appare tagliata fuori dalla lotta per la vittoria.



# Stratos show a Biella

**A 40 ANNI DALL'ULTIMO TRIONFO NEL MONDIALE RALLY  
40 BETE A GAGNER HANNO FATTO SOGNARE. ANCHE I PIÙ GIOVANI**

**A** Biella il raduno mondiale Stratos è stato accolto come un evento culturale, una performance d'artista, secondo le tendenze dell'arte contemporanea. C'era tanto pubblico nell'elegante piazza Duomo per vedere esposte quelle opere d'arte create per la Lancia negli Anni 70 dal centro stile di Nuccio Bertone e per ascoltare l'incredibile musica intonata dal motore Ferrari. Il massimo per chi ama il bello e l'espressione di un intramontabile esempio di made in Italy. 40 anni dopo la vittoria del terzo titolo mondiale di fila nei rally, la Stratos continua a far sognare: anche le generazioni più giovani sono state contagiate da questo mito. Un esempio è l'organizzatore dello Stratos World Meeting, il biellese Nicola Salin, classe 1986, che queste vetture non le ha mai viste correre e vincere ma è stato affascinato dalla loro storia, dalla loro immagine e con tantissimo entusiasmo ha messo insieme oltre 40 macchine, un record. Tra i partecipanti anche i due suoi più cari amici Filippo e Stefano Avandero, che sono cresciuti scorrazzando con le macchinine a pedali nel garage di famiglia pieno di storia e cimeli automobilistici e qui al raduno erano fieri ed entusiasti per aver guidato finalmente su strada la Stratos, scoprendo sensazioni che non si provano guidando le vetture

performanti di oggi, con servosterzo, controllo di trazione e cambio sequenziale. Tra le vetture che hanno partecipato, quasi tutte preparate in Gr.4 e alcune con pedigree sportivi importanti, si potevano rivedere quelle livree che hanno fatto parte della sua storia agonistica, in particolare dei tre campionati del mondo vinti (74-75-76) dal Reparto Corse Lancia, con i colori Marlboro, Alitalia e Pirelli. Tra gli invitati non potevano mancare molti di quelli che hanno contribuito a crearne la storia, i piloti Sandro Munari, Amilcare Ballestrieri, Mauro Pregliasco e Tony Fassina, i navigatori Silvio Maiga e Piero Sodano, il ds Daniele Audetto, il responsabile tecnico Gianni Tonti e soprattutto colui che la Stratos l'ha inventata e voluta, Cesare Fiorio, il grande capo della squadra HF che ci regalò anche le imprese della Fulvia prima

e della Delta poi. Non a caso l'evento si è svolto a Biella: qui c'era l'officina del mago Claudio Maglioli, colui che tanto contribuì alle vittorie Stratos, per la sua sensibilità come collaudatore e come preparatore. A lui vanno i meriti delle vittorie soprattutto di Darniche e Tony, che hanno prolungato la carriera di una vettura che per anni sbaragliò tutti gli avversari. Ma sulle vetture presenti al raduno si potevano ritrovare i nomi di tanti altri preparatori che hanno contribuito alle vittorie: Gobbi, Michelotto, Facetti e University Motors, dalle loro officine sono usciti i modelli che vincevano nel campionato italiano e nelle gare nazionali e internazionali. Il percorso era molto ben studiato e ha permesso agli iscritti di guidare su strade, quelle del Rally della Lana, compresa la spettacolare Panoramica Zegna e poi, cosa assolutamente unica, tutti hanno potuto anche percorrere una vera ps, chiusa al traffico, perché in contemporanea si svolgeva il Lana storico. Una vera libidine per questi collezionisti che hanno potuto divertirsi in tutta sicurezza e per il pubblico che ha potuto rivedere veramente in azione 40 pezzi unici. Tutto questo show è stato reso possibile anche grazie al coinvolgimento di Eric Comas, l'ex pilota di F.1 che oggi corre con successo nei rally storici con una Stratos, il quale ha portato la sponsorizzazione del marchio svizzero di orologi Zenith.

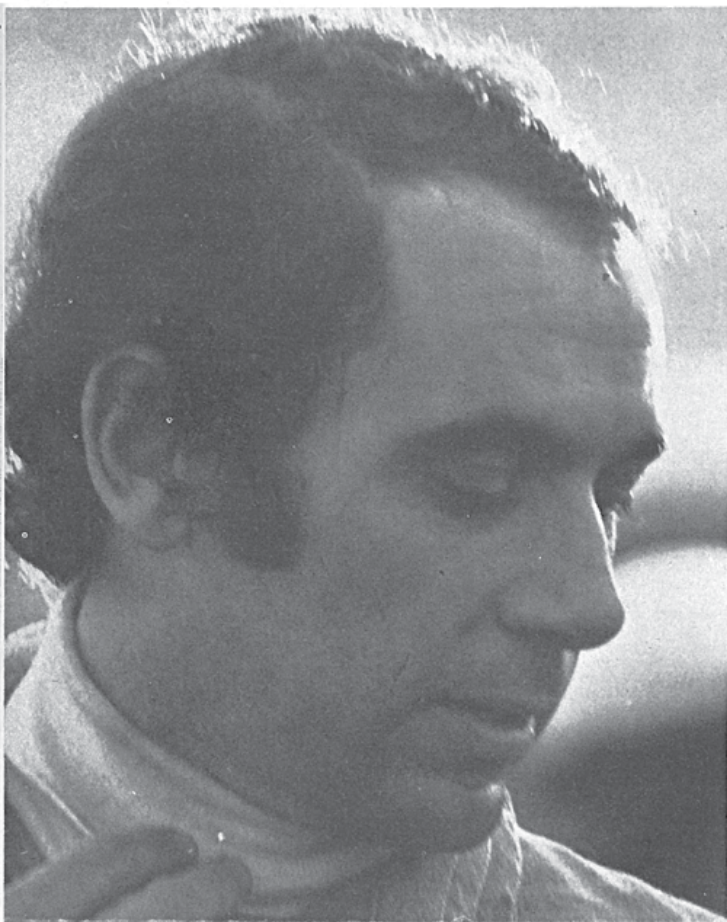
**Luca Pazielli**

**UN FASCINO  
IMMUTATO**

A lato Eric Comas e l'organizzatore dello Stratos World Meeting Nicola Salin. Sopra, tante delle Stratos che hanno fatto la storia dei rally in bella mostra: mantengono ancora un fascino immutato



# SANDRO MUNARI ha qualche risvolto di amarezza per la licenza-di-vincere su Waldegaard che gli avrebbe facilitato secondo alcuni commenti il tris del «MONTE»



Accorato. E' la parola esatta per descrivere lo stato d'animo di Sandro Munari, capitatosi in redazione qualche giorno appresso il suo trionfale tris nel rally di Montecarlo. Sandro III, il principe di Monaco, forse ancora un po' risentito per la curiosa snobberia del presentatore tivvù Frajese con i campioni rallies retour de Monaco, pur con quel po' po' di risultato guadagnato, aveva anche qualcosa da punteggiare sulle cronache di AUTOSPRINT della prima prova mondiale. «Non posso certo dire che m'avete trattato male, però un po' ovunque ci sono delle considerazioni, delle annotazioni, che sembrano quasi dare l'impressione che questo rally l'ho guadagnato con la licenza di vincere ottenuta su Waldegaard per gioco di squadra. Magari gli darei meno peso a certe annotazioni se non mi fosse capitato di andare al telefono di un quotidiano milanese a rispondere a tanti appassionati. Sì, mi sono accorto che è bastato leggere per esempio su AUTOSPRINT quell'interrogativo "Munari è finito?" di dicembre, perché tutti mi riproponevano quel dubbio, senza aver nemmeno approfondito le risposte di quella che in fondo era solo una vostra domanda provocatoria. Perciò penso che la gente a volte si faccia una idea sbagliata anche se le vostre considerazioni non hanno contenuti estremi...». La sincerità di Sandro, la voglia di far capire, è tale che è giusto offrirgli il modo di sfogarsi, a fondo. E lasciamogli la parola, senza inquinare con interpolazioni il suo dire. Cominciando dal nocciolo (Waldegaard) tanto «sentito».

«Quante volte hai incontrato Waldegaard prima di averlo in squadra Lancia?»

«L'ho incontrato quando correvi con la Fulvia e lui con la Porsche. Non ricordo quante volte, comunque per diversi anni».

— Tu con la Fulvia e lui con la Porsche: le classifiche come sono state?»

«E' chiaro che lui era davanti a me, per la macchina più potente, comunque non abbiamo mai fatto un risultato in cui lui mi abbia preceduto, in quanto lui rompeva o non c'era. Però proprio nel mio primo rally vinto a Montecarlo con la Fulvia, nelle prove speciali sulla neve gli fui davanti bene. Poi si ritirò...».

— Poco fa ho parlato con Fiorio, che tra l'altro era arrabbiato con la televisione per quello show-scordarello di Frajese. Egli ha sottolineato che la corsa si è decisa nelle prime sette prove speciali, anche per la tattica di squadra. «Sandro — mi ha detto — ha cominciato di forza, violentemente, contro un Andruet che si è impegnato a fondo. Quando al termine delle prime sette prove Andruet è scomparso, è diventato operante il gioco di squadra secondo le posizioni acquisite». Mi pare che sia già una risposta implicita a una situazione. O sbaglio?»

«Certo tra di noi lo sappiamo anche com'è... Però i giornali hanno il loro peso. Se il "Corriere" scrive: "La Lancia vince però i piloti litigano", e non si legge tutto il testo, ci si fa un'altra idea... La verità è che anche certe spiegazioni diventano naturali, senza drammatizzarle. Le discussioni nascono sempre quando si hanno dei risultati come Montecarlo. Un'altra volta siamo arrivati primo, secondo e terzo, credo a San Martino di Castrozza. Sembrava che io avessi rubato la gara a Kallstrom, invece vi era stato un passaggio tra il terzo e il quarto posto, a favore di Barbasio perché c'era il campionato italiano di mezzo. Tanto fra terzo e quarto posto non cambiava molto. E invece sembrò che ci fosse stato un gioco di squadra anche per me e che Kallstrom fosse stato fatto retrocedere per farmi vincere. Però i tempi erano quelli che erano, come si è visto anche a Montecarlo...».

— Fa parte della rivalità naturale...»

«D'accordo. Ma per esempio ora c'è Lele (Pinto, n.d.r.) che quasi non mi saluta. Cosa c'entro io se non fa risultati come vorrebbe?...».

— Quello di Pinto è forse un complesso. Sperava che passando alla macchina più potente potesse meglio confrontarsi con te. E invece deve constatare che un Sandro Munari va più forte senza appello perché è Sandro Munari...».

«Sì, lo capisco, però, avallando certi giochi di squadra che non esistono c'è chi si fa convinzioni contrarie ... che tu sei favorito...».

— Ma torniamo a Waldegaard: è il suo modo di correre, spietatamente regolare, che facilita cer-

te convinzioni e magari ti mette in difficoltà?»

«No, non mi mette in difficoltà, perché penso di fare lo stesso... Prendi Montecarlo. Io ero tranquillo, ero in testa, mi andava bene portare la macchina in fondo. Ma non vorrei mai che arrivassero momenti del genere. Perché, o non ci sono io o non ci sono gli altri. Avrei preferito che ci fosse stato sempre Andruet o un altro al secondo posto...».

— Tu avresti preferito che ci fosse sempre stata la necessità di battersi...»

«Anch'io posso andare fino all'ultimo controllando, attaccando, senza preoccuparmi della fatica e del maggiore impegno. Ma in queste condizioni, quando ti trovi dietro gli altri che sono della tua stessa squadra e mal si accetta il gioco di squadra, al tempo stesso lo devi fare perché c'è sempre un direttore sportivo, in questo caso Fiorio, a dirti quale deve essere. A questo punto non devi passare per quello che si tira indietro, perché come mi tiro indietro io, ti devi tirare indietro anche tu. E' cosa logica. Io odio le situazioni di questo genere quando siamo due o tre della stessa squadra attaccati e non c'è rivale a far paura. E' inevitabile che ci sia un ordine di portare la macchina in fondo. A questo punto gli altri che non possono passare dicono che sei stato favorito. Per me, se mi lasciavano andare, terminavo la gara come l'avevo cominciata.»

— A proposito: come mai sulla neve tu hai perso più di Waldegaard oltre che degli altri?»

«Perché tutti avevano potuto montare i chiodi lunghi; lui aveva i chiodini. Io non avevo niente perché sono partito per primo, quando sembrava piovesse solo...».

— Ma come? E' cambiato tutto in pochi attimi?»

«Lampinen, che aveva fatto il sopralluogo, ha detto: per ora piove, quindi si va tutti con le gomme da bagnato. Allora hanno montato, sia alla mia macchina che a quella di Waldegaard le gomme da bagnato. Io ero il primo a partire, lui partiva dopo 3'. A un minuto dal controllo arriva un'altra telefonata di Lampinen, e dice a Fiorio: "Comincia a nevicare, montate i chiodini". A me mancava un minuto al controllo e sono partito. Non c'era possibilità. O pagavo tre o quattro minuti al controllo o andavo via, era la stessa cosa. Senza in più pensare che in così poco tempo calasse tanta neve! Alla macchina di Waldegaard hanno avuto il tempo di montare i chiodini. Invece Darniche, che aveva messo una chiodatura totale o media, ha fatto il miglior tempo. La mia sfortuna è stata quel cambiamento di tempo improvviso...».

— Insomma, tu concludi a questo punto che per una condizione ottimale di squadra non è il caso di avere piloti della stessa levatura...»

Marcello Sabbatini

«Io ho sempre detto che nella squadra o devi essere la macchina di punta e le altre due di copertura. Altrimenti due o più piloti che vanno forte e vogliono sempre vincere, creano sempre confusione. Per la squadra va bene, perché se non va bene uno va bene quell'altro, però io sostengo che situazioni del genere danneggiano sempre chi si trova davanti».

— Secondo te nelle prossime prove mondiali si ripeterà questo pericolo. Ci sarà ancora una partecipazione di massa, oppure una partecipazione differenziata, nel programma che hai adesso?

«Nel programma Lancia è previsto che ci si ritroverà tutti di nuovo ma a rotazione, perché non si possono fare tutte le gare di fila. Per esempio adesso Waldegaard fa la Svezia e io faccio il Portogallo e ci sarà anche Pinto. Al Safari ci saremo io e Waldegaard. La Grecia non la farò».

— Qual è la forza che tu riconosci a Waldegaard?

«Lui va forte soprattutto nelle prove nordiche. Io con loro mi misuro da qualsiasi parte, però non in casa loro come neanche in casa nostra. Per esempio qui a Montecarlo nella prova del Burzet c'erano 15 chilometri di neve e ha preso 35 secondi circa, non ricordo esattamente. Questo a parità di gomme. Quindi non mi fa paura né sulla neve, né sulla terra, né sull'asfalto. E' chiaro che se io vado in Svezia, lui conosce le strade a memoria, mentre in Inghilterra, nonostante i nordici siano più abituati a fare quel tipo di gara, io mi gioco anche lui. Quest'anno ho avuto dei problemi; nonostante questo siamo sempre stati alla pari».

— Tu, di tutti gli altri piloti di rally, lo consideri il più forte?

«Io ritengo Bjorn più forte degli altri. Ma anche Makinen e Mikkola sono fortissimi».

— E Alen?

«Per Alen, purtroppo guidando quella macchina lì non si può dire quali sono i veri limiti... La differenza tra Waldegaard e gli altri nordici è che lui va più forte di loro sull'asfalto».

— Due anni fa quell'attività continua che hai fatto e che certamente ti ha stessato, magari ti aveva portato in super allenamento, però ti aveva dato una maggiore facilità di assuefazione alle gare. Invece con quegli stop lunghi della scorsa stagione sei apparso deconcentrato. O no?

«Semmai questo può essere stato solo per San Remo, ma dopo l'attività è stata intensa. Una cosa è certa: quando cerchi il risultato a tutti i costi è la volta che ti va tutto storto...».

— Tra i due sistemi di correte: quello di due anni fa e quello dell'anno scorso come quantità di impegno, quale preferisci?

«Direi quello di due anni fa».

— Hanno detto che fisicamente a Montecarlo a un certo punto hai avuto una pausa. C'è stato un momento di difficoltà?

«C'è stato un momento di difficoltà dopo lo stress della neve, altrimenti sono stato benissimo per tutta la gara. Uno stress psi-

cologico perché temevo di restare lì fermo, di non riuscire a salire il colle di Saint Jean. E' chiaro che dopo una agitazione del genere crolli anche fisicamente. Infatti, quando alle sette del mattino sono arrivato a Burzet, ero il più stanco di tutti. Però sono stato fermo dieci minuti all'assistenza e al Burzet ho fatto ancora il miglior tempo. Poi sono andato avanti e ho fatto ancora il miglior tempo nell'ultima prova. A parte quel calo, anche nell'ultima notte ho fatto meno fatica dell'anno scorso. Poi i dottori che ora ci seguono ci consigliano nel mangiare e già questo ti aiuta a sopportare meglio la fatica».

— A proposito di fatica: si è sentito un dibattito televisivo che a parer mio sembrava un po' esasperato, tutta quella polemica che si fa adesso sui rallies che durano troppo, o che sono troppo lunghi o troppo faticosi non credi che nuoccia un po' all'ambientazione scenografica, all'immagine del rally anche nel suo

dali; ai Giri?

«Sì, senz'altro. Io capisco che ci sia un poco di difficoltà anche dal punto di vista fisico, però è assurdo che le differenze che ci sono tra un pilota e l'altro debbano essere valutate alla fine in base alla robustezza del fisico dell'uno e dell'altro. A un certo momento, va bene la fatica, però è anche pericoloso andare a 118 di media dopo due giorni e due notti che non dormi. Già esistono delle cose che stanno legate con dei fili. Una volta per esempio era assurda l'Acropoli, rally con tre giorni e tre notti senza mai fermarsi. Ma adesso hanno cambiato mentalità anche loro. Quest'anno al Montecarlo le ore di recupero tra una prova e l'altra erano troppo poche».

— La Stratos ha sempre quel margine che aveva?

«Io penso di sì. Adesso col 4 valvole abbiamo riportato il margine che c'era prima col 2 valvole, solo che a Montecarlo non si è potuto vedere bene perché le

carattere, avevamo avuto più possibilità per mettere in chiaro alcune cose all'inizio. Per esempio la Targa Florio che abbiamo corso insieme ci aveva affiatati...».

— Anche perché ha un carattere latino, è un italo-francese.

«Sì, è più facile andarci d'accordo. Inoltre con lui mi sono incontrato poche volte. A differenza di Waldegaard secondo me è meno completo. Improvvisazione zero. Poi gare come il Safari, come l'Inghilterra non le ha mai fatte. Lui prova e riprova cinquanta volte un pezzo di strada. Poi sulla terra non è forte. Se noti ha sempre corso in Francia, in Italia o in Spagna, non ha mai corso in Inghilterra, in Svezia, al Safari».

— Togliendoti di mezzo, quale sarebbe la scala dei valori dei piloti da rally attuali?

«Bisogna soprattutto guardare le macchine che guidano e che hanno guidato, i tipi di terreni e dopo puoi fare una classifica. Per esempio potrebbe essere: Waldegaard, Therier, Makinen (che però sull'asfalto è già meno veloce)».

— E Vatanen, quello nuovo?

«Non si è mai visto, non ha mai corso da nessuna parte. Come Blomqvist, che con la Saab in Svezia e Inghilterra è fortissimo, però dalle altre parti non esiste, forse anche perché non ha delle macchine competitive».

— Adesso, sincerità per sincerità, prima corsa con Maiga: che differenza c'è tra lui e Mannucci?

«Maiga è andato bene, il suo lavoro lo ha fatto tutto, è chiaro che non c'è ancora una intesa nella lettura delle note come c'era con Mario».

— ...anche perché avete diversi modi di leggere le note ai vari piloti. Ognuno le vuol sentire in un certo modo, quindi ci si deve abituare al cambio...».

«No, a parte quello, le maniere sono molto semplici. Però c'è quello che le vuole anticipate, quello che le vuole un po' più tardi. Poi sono convinto che gli altri hanno degli alti e bassi anche come piloti. Se invece devi sempre leggere le note con quella andatura, devi abituarti al pilota».

— Si deve ancora adeguare?

«Abbiamo fatto dieci giorni soltanto, comunque non è molto lontano».

— La qualità migliore di Maiga qual è?

«E' molto freddo, molto preciso».

— Il difetto?

«Che, secondo me, era poco allenato ma non ho avuto modo di dirglielo».

— E come carattere, parli... di più con Maiga?

«No, no».

— Ancora meno che con Mannucci...?

«Parlerebbe un po' di più di Mario. Ma non tanto...».

— Quando avete vinto qual è stato il commento?

«Gli ho detto bravo. E lui mi ha ringraziato perché lo avevo fatto vincere e io gli ho detto 'grazie a te che sei stato bravo'».

— Come te, insomma...?

«Sì, però non è che l'abbiate scritto, in modo che la gente non avesse qualche dubbio...».



da As n.6

3 febbraio 1976

## 1976 l'ultima iride Stratos

**F**ebbraio 1976. Sandro Munari ha appena vinto il Rally di Montecarlo. E si svela col direttore di Autosprint, Marcello Sabbatini. Sono anni di grazia per la Stratos che ha già vinto due titoli iridati (1974 e 1975) e sta per mettere le mani anche sul terzo, prima di uscire di scena. Sono passati 40 anni da allora. Ma le parole del Drago di quei giorni fanno ancora sognare...

significato tradizionale e nel suo contenuto agonistico?

«C'è da intendersi su una cosa, anzitutto. Oggigiorno il rally deve mantenere questa caratteristica perché il rally è questo. Bisogna tenere anche conto che ci sono delle esigenze diverse e delle macchine diverse. Secondo me è giusto che ci siano delle tappe abbastanza lunghe, però debbono esserci anche tempi di riposo un po' più lunghi. Una volta si facevano delle gare anche di filata, però i rallies erano anche meno tirati, nel senso che di prove di velocità ce n'erano pochissime. Poi c'erano i coefficienti e non si correva scratch come adesso... Una volta, l'impegno velocistico era inferiore. Guidava anche il copilota. Nell'attuale dimensione bisogna cambiare qualche cosa, perché siamo cambiati come regolamentazione. Nessuno ha valutato che sono cambiati anche i tempi...».

— Questo nessuno lo ha detto alla televisione...

«Ho potuto dir poco, altrimenti avrei detto queste cose. Se guardi il tempo al Lautaret, abbiamo fatto i 118 di media, e 118 di media fatti di notte con un poco di ghiaccio in cima al colle, capisci cosa vuol dire...».

— Questo discorso secondo te è da riferire anche alle gare stra-

gomme giocavano molto e perché Andruet andava più forte degli altri. A parte il fatto che lui va più forte normalmente, l'unico che può andare forte secondo me è Therier. Ma perché andava più forte di Therier? Intanto aveva delle gomme diverse, più larghe, con le strutture racing, con le mescole racing e col disegno neve. La Michelin ha fatto il contrario con quelle gomme di quello che abbiamo fatto noi. Loro hanno preso una gomma da neve e l'hanno avvicinata a una gomma da asciutto e invece noi abbiamo preso il P7 che è una gomma da asciutto prevalentemente e l'abbiamo avvicinata a una gomma da neve. Infatti sulla neve facevamo gli stessi tempi. Però abbiamo perso molto di aderenza, perché coi tagli che abbiamo fatto, le scolpiture, le spalle più dritte verticali per avere più direzione sulla neve, era chiaro che aveva perso anche la nostra gomma. Comunque visti i tempi che hanno fatto soprattutto le Fiat, che secondo me sono andate malissimo dopo San Remo, almeno ai 'due valvole' erano molto vicini...».

— Hai parlato di Andruet. Con lui avevi gli stessi problemi, come ora con Waldegaard quando l'italo-francese era in Lancia?

«No perché con lui, a parte il

IL PORTOGHESE ORA AL TOP CON LE GT

## Parente nuova vita

Alvaro Parente è una delle più interessanti realtà del panorama Gran Turismo internazionale. Portoghese di 31 anni, il ragazzo di Porto divenuto pilota ufficiale McLaren ha trascorsi importanti con le monoposto, tanto che una decina di anni fa pareva avviato a grandi passi verso la F1. Campione inglese della F3 nel 2005, campione World Series Renault nel 2007, vincitore di gare in Gp2 e Superleague, protagonista in A1 Grand Prix, nel 2012, non trovando sbocchi in F1, è entrato nel mondo delle corse con le Gt. Dove ha rapidamente convinto, conquistando nel 2015 il GT Open e salendo sul gradino più alto del podio alla 12 Ore di Bathurst. Oggi Parente è protagonista assoluto nel Blancpain.



# McLaren allo sprint

**BELL E PARENTE PORTANO AL SUCCESSO IN VOLATA LA 650S DOPO UN ACCESO DUELLO CON L'AUDI DELLA COPIA STEVENS-RAST**

di [Massimo Costa](#)

**A DENAU** - Nel week-end della quasi rinascita McLaren in F1, anche nel Blancpain Sprint il Costruttore di Woking ha detto la sua: pole con la 650S del team Garage 59 e vittoria nella corsa principale. Merito della coppia composta da Alvaro Parente, poleman in qualifica, e di Rob Bell, già secondi nella gara di qualifica. Un fine settimana da protagonisti, quello vissuto al Nurburgring, con un vero e proprio dominio dei due piloti di Garage 59. Bell si è preso subito la prima posizione al via, però è finito sotto inchiesta, e non ha sbagliato nulla finché ha ceduto la

McLaren a Parente. Il portoghese ha tenuto un paio di secondi di vantaggio sull'Audi del team Wrt guidata da René Rast, presa in mano dopo l'ottimo lavoro svolto dall'ex-F1 Will Stevens. Il confronto è stato tirato, tanto che alla bandiera a scacchi tra la McLaren e l'Audi sono trascorsi appena 2"090. Per quanto riguarda il Blancpain Sprint, prima vittoria stagionale della McLaren che arriva dopo due successi

dell'Audi Wrt: a Misano si erano imposti Vervisch-Vanthoor; a Brands Hatch Ide-Mies, bravissimi a far loro la gara di qualifica in terra tedesca. Nella corsa finale invece, Ide ha preso il via dalla prima piazzola non riuscendo a tenere il ritmo dei rivali. E per Mies, subentrato dopo il pit-stop, non c'è stato nulla da fare per raggiungere il podio, anche se ha firmato un buon quarto posto.

Tornando alla McLaren, se quello nella gara Sprint è stato il primo successo, diverso è il discorso nell'Endurance, dove le 650S hanno vinto a Monza e Le Castellet con Bell-Ledogar-Gisbergen, trio che conduce la classifica generale. Tra le due Audi Wrt di Stevens-Rast e Ide-Mies, ha chiuso la Mercedes Amg del team Htp condotta da Szymkowiak-Schneider, come sempre

molto veloci e convincenti in questo mix di pilota ultra giovane e grande esperto. Non male, come spesso gli capita, Siedler-Seefried, quinti con la Ferrari del team Rinaldi, che praticamente in volata hanno batutto la Mercedes di Baumann-Buhk e l'Audi di Vervisch-Vanthoor.

La seconda McLaren del Garage 59, affidata a Ledogar-Plowman, in qualifica aveva realizzato il secondo crono, ma a motori spenti è arrivata la pesante squalifica per pressione del turbo in eccesso. Nella Silver Cup bella vittoria per Michele Beretta-Luca Stolz, 13esimi assoluti, con la Lamborghini del Grasser. Nella Pro Am infine, Giacomo Piccini e Michal Broniszewski hanno vinto senza troppi problemi con la Ferrari del team Kessel. ●

### AL TRAGUARDO

Gara: 1. Bell-Parente (McLaren 650S); 2. Stevens-Rast (Audi R8 Lms); 3. Szymkowiak-Schneider (Mercedes Amg)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81



### LOTTA AUDI-McLAREN

Con l'R8 del Team Wrt, (a lato), Will Stevens e René Rast hanno reso dura la vita ad Alvaro Parente e Rob Bell con la McLaren 650S di Garage59, sopra, nella gara del Nurburgring per il Blancpain sprint



## Comini fra i villeggianti

**TCR SERIES** LO SVIZZERO S'IMPONE IN GARA-1 E VA IN TESTA ALLA SERIE. GARA-2 ALL'IDOLO LOCALE GRACHEV

**S**OCHI - Aria di vacanza per il Tcr, con clima caldissimo, stuolo di villeggianti sulle spiagge del Mar Nero e invasi di cavallette, a migliaia finite sulle griglie dei radiatori delle macchine. Ambientazione perfetta, insomma, per l'ultimo appuntamento della Tcr prima della pausa estiva e della tournée asiatica finale. In pista, però, si è corso sul serio e la Russia consegna un campionato più aperto che mai, con Stefano Comini di nuovo al comando della graduatoria, anche se per un solo punto, su Oriola, e sette su Nash, senza scordare Vernay, Homola e Morbidelli, ancora in lizza. Un bel cartellone per le quattro tappe asiatiche in programma da fine agosto.

È stata, quella russa, la prima prova di forza quest'anno delle Volkswagen Golf del Leopard Racing, molto più in palla, grazie anche alle piccole modifiche al Bop, in particolare la riduzione di 10 mm dell'altezza da terra. «È la prima volta che possiamo davvero esprimere appieno il nostro potenzia-

le» diceva Comini, autore della pole e vincitore autoritario di Gara-1, con gran avvio e primi giri a ritmo sfrenato per fare subito il vuoto. Oriola e Morbidelli hanno completato un podio con tre marche diverse rappresentate.

In Gara-2 si è messo in mostra l'idolo locale, Mikhail Grachev, anche lui imperiale dal via all'arrivo, al terzo centro stagionale da quando è passato alla Honda Civic del West Coast. Vernay, secondo nonostante la febbre, completa il buon weekend delle Golf, mentre sorprende il 17enne ungherese Atti-

la Tassi, che aggancia il primo podio con la Seat dopo aver tenuto a bada tante vecchie volpi ben più stagionate. Gara-2 nera per Oriola e Morbidelli, entrambi costretti al ritiro, rispettivamente per cedimento dello sterzo e di una sospensione. Conferma i progressi l'Alfa Romeo Giulietta di Romeo Ferraris, con Petr Fulin addirittura quinto sulla griglia e poi sesto e nono nelle due gare.

**Alfredo Filippone**

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Comini; 2. Oriola; 3. Morbidelli  
Gara-2: 1. Grachev; 2. Vernay; 3. Tassi

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

## Fittipaldi corsa perfetta

**IMSA** IL BRASILIANO CONVINCENTE DOMINA CON BARBOSA E VA IN TESTA AL CAMPIONATO

**W**ATKINS GLEN - Il "Glen" battezza la prima vittoria dell'anno nella serie Imsa per i campioni in carica Joao Barbosa e Christian Fittipaldi. Nel sesto appuntamento stagionale, il terzo della coppa Endurance che comprende anche Daytona, Sebring e Petit Le Mans, i piloti del team ActionExpress hanno messo a segno una corsa perfetta. Conquistata la vetta nel finale, hanno preceduto la vettura gemella di Cameron-Cur-

po Le Mans, si è confermata la supremazia dell'ovale blu in Gt. I piloti di Ganas si sembrano avere un buon margine a disposizione e a trionfare sono stati Richard Westbrook e Ryan Briscoe. La Corvette di Gavin-Milner, quarta davanti alle Ferrarri della Scuderia Corsa e del team Risi, ha mantenuto il vantaggio "ai punti". Tra coloro che invece sono riusciti a ripetere le prestazioni di Sebring c'è stata la Scuderia Corsa con Jeff Ser-

### AL TRAGUARDO

Gara: 1. Barbosa-Fittipaldi; 2. Cameron-Curran; 3. Pew-Negri-Pla

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

gal, Christina Nielsen ed Alessandro Balzan. Dopo qualche problema iniziale, i fratelli Taylor sulla Dallara-Chevy numero 10. Si è interrotto invece il dominio nelle gare "lunghe" del team Extreme Speed: il propulsore della Ligier numero 2 è finito infatti kappad nella parte conclusiva della corsa, lasciando il brasiliano Pipo Derani disperato a bordo pista. Cambio di ritmo rispetto alle prime apparizioni anche in classe GtM, con una doppietta delle Ford. Al ritorno negli Stati Uniti do-

la Ferrari 488 numero 63 si è ripresa alla grande, ed il rodigino è stato impressionante nel finale, segnando i giri più veloci in occasione dell'ultimo stint. Preso il comando ai box, non l'ha più lasciato, ed è ora sempre più leader in campionato. In classe Lmpc, successo della vettura del team Starworks, partita in pole con Renger Van Der Zande ed Alex Popow.

**Marco Cortesi**

### DA TUTTO IL MONDO

Barbosa e Fittipaldi, sotto, hanno vinto la gara Imsa a Watkins Glen. In alto lo svizzero Comini, primo a Sochi nella prova russa del Tcr



# Colciago senso Civic



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Colciago; 2. Gagliano; 3. Dall'Antonia. Gara-2: 1. Colciago; 2. Viberti; 3. Bettera.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

**CON LA HONDA TCR EVOLUZIONE 2016, IL PILOTA DI SARONNO COGLIE UN'ALTRA DOPPIETTA. ALLE SUE SPALLE SI METTONO IN LUCE GAGLIANO E VIBERTI. DIVERSI I NOMI NUOVI NELLA SERIE**

di **Fiammetta La Guidara**

**M**MAGIONE - Il terzo round del Tricolore Turismo si chiude sotto il segno di Colciago, autore della seconda doppietta stagionale. Al via su una Honda Civic Tcr diversa rispetto a quella dei primi due round (l'evoluzione 2016), il risultato non cambia: il pilota di Saronno ha dominato fin dalle qualifiche, strappando la pole per entrambe le manche. Colciago si porta così a cinque vittorie su sei gare. *«Si sente che la nuova macchina ha un po' di sviluppo in più - spiega Colciago - Ha più coppia grazie all'iniezione diretta di nuova concezione e anche la sospensione anteriore è diversa».*

Finora Alberto Viberti è l'unico ad essere riuscito a spodestare il pilota di Honda Jas dal gradino più alto (in gara-2 a Misano, quando Colciago è stato penalizzato per un sorpasso troppo duro). Il portacolori della Seat Leon di Brc è anche il primo inseguitore della Honda in classifica di campionato. Dopo Magione, però, il suo distacco aumenta, complice anche un "lungo" negli ultimi giri di gara-1, che lo ha visto retrocedere dalla seconda alla quinta posizione. *«Abbiamo una nuova Leon Tcr e l'abbiamo provata per la prima volta ieri. E quando vai al 110% un errore ci sta»*, sottolinea Viberti.

Tanti i nomi nuovi nell'italiano turismo a Magione. A cominciare da Massimiliano Gagliano: milanese, proviene dal trofeo Abarth ed è sceso in pista per la prima volta quest'anno nella Seat Leon Cup a Misano con l'obiettivo dichiarato di puntare solo a divertirsi, ma che ha chiuso al 2° posto in gara-1. Altre new entry sono Alberto Biraghi ed Enrico Bettera,

entrambi provenienti dai monomarca Seat. All'esordio sulle ruote coperte Marika Diana, pilota laziale di Colleferro, che arriva da una carriera divisa tra monoposto e Sport Prototipi, preceduta dall'apprendistato in karting. È un rookie del campionato turismo anche Peter Wyhinny, direttore generale di Seat Italia, che siglerà due secondi posti nel Tcs. In gara-1 alle spalle di Colciago si è piazzato Gagliano, in volata su Romy Dall'Antonia, con Biraghi quarto. Nonostante i distacchi importanti, non sono mancate le emozioni: al via di gara1 Bettera, autore del secondo miglior crono, è rimasto fermo al palo e fortunatamente è stato evitato da tutti i piloti al via. Partito ultimo, chiuderà sesto. Sempre nel primo giro un contatto ha coinvolto Jimmy Ghione, al via con la Leon di Brc: l'inviato di "Striscia la No-

## GAGLIANO 2° A SORPRESA

**Sopra Colciago autentico dominatore della serie. Il pilota lombardo ha messo a segno un'altra doppietta e in gara-1 ha chiuso davanti alla sorpresa Gagliano, in alto a destra, e a Dell'Antonia, sotto**





## Tcs uno-due Leon Station Wagon

tizia", vincitore della Green Hybrid Cup nel 2014, ha recuperato fino all'ottava piazza.

In gara-2 - con 35 gradi nell'aria e 53 sull'asfalto - Colciago va subito al comando incalzato da Viberi e Bettera, che anche questa volta non azzecca la partenza e sciupa la seconda posizione al via. I tre si manterranno in quest'ordine fino al traguardo, con i distacchi ridotti al minimo dopo l'ingresso della safety car nelle ultime fasi per un episodio insolito: il coperchio di un tombino a bordo pista uscito dalla sede dopo il passaggio di un concorrente. Bello il confronto fra Jimmy Ghione, Alberto Biraghi, Daniele Cappellari, Massimiliano Gagliano e Samuele Piccin che chiudono in quest'ordine davanti a Fabio Fabiani, penalizzato da qualche contatto.

Il campionato Tcs, che schiera al via vetture di stretta derivazione stradale, ha fatto rilevare qualche defezione a Magione, ma a dispetto di chi è mancato, Seat Motorsport Italia ha raddoppiato l'impegno, schierando una seconda Leon Station Wagon.

In entrambe le manche le due "giardinette" gemelle hanno dominato, con Alberto Bassi autore della pole e vincitore davanti a Peter Wyhinny. Due terzi posti per Kevin Giaccon: al volante della Alfa Romeo Mito, l'alfiere della Tecnodom Sport si è piazzato davanti al compagno di squadra Silvano Bolzoni e ora guida la classifica Tcs per due punti su Bassi. «Sono orgoglioso delle mie partenze. Nelle prime fasi con una 1.400 riesco a stare davanti anche a vetture più prestazionali», dice Giaccon. ●



**IN ENTRAMBE LE GARE LA VITTORIA È FIRMATA DA BASSI DAVANTI A WYHINNY. UN WEEK END TRIONFALE PER LA GIARDINETTA**

**L**a "giardinetta" di Seat è tornata nel Tcs dopo la defezione da gara-2 di Misano e ha piazzato un "uno-due" in entrambe le gare. «Il regolamento non prevedeva un collettore dell'olio, che è contemplato nella serie internazionale, e che per noi rappresenta solo una misura di sicurezza. Ora la norma è stata incorporata e questo ci ha permesso di tornare in pista», spiega Peter Wyhinny. «Stiamo imparando ad ogni gara - aggiunge il direttore di Seat Italia. - Ad Adria abbiamo corso con il cambio manuale, a Misano siamo passati al Dsg, sempre con il differenziale di serie. Abbiamo lavorato anche sull'assetto, che adesso è meno "ballerino", mentre la potenza rimane di 290 cavalli come nella produzione di serie. Ora il problema è l'elettronica: tutti i sistemi sono integrati e anche togliere i sedili e le cinture di sicurezza mette in crisi la centralina. La sfida di questo weekend è stata disattivare l'Esp, che a volte riparte automaticamente, rallentandoci».

Al prossimo round, il 16 e 17 luglio al Mugello, Seat Motorsport Italia schiererà una terza vettura nel Tcs: «Al volante ci sarà Sandro Pelatti e sarà ancora una station wagon, perché noi puntiamo a distinguerci», annuncia Wyhinny, tanto all'avanguardia che anni fa corse con un furgoncino Caddy Volkswagen nel campionato turismo britannico. ●



### GIACCON DUE PODI DA MITO IN TCS

Sopra equilibrio sui cordoli di Magione della Mito di Giaccon due volte terzo in Tcs dietro alle Leon Station Wagon di Bassi e Wyhinny in alto. A sinistra Viberi giunto secondo in gara-2



**M**MAGIONE - Il quarto round del campionato italiano Prototipi si prospettava una questione fra Davide Uboldi e Ivan Bellarosa, entrambi pluricampioni della categoria e acerrimi rivali. Uboldi ha vinto le prime quattro gare e Bellarosa le ultime due a Imola, ovvero da quando è entrato in scena con la sua Wolf GB08 Turbo. E invece nella torrida domenica sul circuito umbro non è andata propriamente così. Bellarosa ha mantenuto le aspettative in qualifica, conquistando la pole position ed è riuscito anche a cogliere la vittoria nella prima manche, nonostante temesse qualche problema di elettronica. «Durante il giro di ricognizione pensavo di aver "perso" un cilindro», dirà Bellarosa. Ma il colpo di scena non si fa attendere: nel giro di schieramento di gara-2, il pilo-



**AL TRAGUARDO**

Gara-1: 1. Bellarosa; 2. Margelli; 3. Uboldi. Gara-2: 1. Margelli; 2. Uboldi; 3. Randaccio.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

# Quelle sfide incrociate

**BELLAROSA CONTINUA LA STRISCIA VINCENTE E DOPO IMOLA ESPUGNA MAGIONE. E MARGELLI CONQUISTA GARA-2**

di Fiammetta La Guidara

ta della Wolf è costretto a rientrare ai box per un problema alla pompa dell'olio e non prende il via.

Non ne approfitta il leader della classifica Davide Uboldi, che con la Ligier Js53 del team Eurointernational acciuffa un terzo posto in gara-1 e un secondo in gara-2 alle spalle di Walter Margelli, al primo successo stagionale. Ma andiamo con ordine. In gara-1 Bellarosa domina fin dalla prima staccata e chiude con un vantaggio di oltre 5 secondi su Walter Margelli, mentre Davide Uboldi agguanta il podio ma senza apparire mai minaccioso nei confronti dei due rivali.

Nella seconda gara il vicecampione in carica Margelli guadagna subito il comando e lo mantiene al termine di un duello rovente con Uboldi, che nelle fasi finali spinge al massimo per raggiungere la Norma Honda Cn2 del Nannini Racing ma deve accontentarsi del secondo posto. Ranieri Randaccio conquista a sua volta il terzo gradino del podio sulla Norma M20 FC, risultato utile a conservare la terza posizione in campionato.

Giù il cappello poi davanti a Claudio Francisci, classe 1944, che nonostante la forte calura ha portato la Lucchini-Alfa Romeo

3.0 V6 Cn4 a conquistare due quarti posti su un circuito "tecnico" e impegnativo come quello umbro.

Dopo il round di Magione la classifica di campionato si riapre: Uboldi si conferma al comando con 127 punti ma con sole 14 lunghezze di vantaggio su Margelli, mentre Bellarosa rimane in quarta posizione a quota 66 punti, a meno 9 da Randaccio. ●

**PROTAGONISTI ASSOLUTI**

Ivan Bellarosa con la Wolf, sotto, e Walter Margelli con la Norma, in alto, hanno vinto una gara a testa nel Tricolore Prototipi

**DUE VOLTE SESTA CON FRATTI**

## Wolf centrale cresce bene

A Magione è tornata in pista la nuova Wolf GB08-SM, la prima sportscar a guida centrale impegnata nella serie tricolore e motorizzata Honda 2.4 di stretta derivazione di serie. A portarla in pista è stato Maurizio Fratti, che avevamo già visto a Imola, ma "trasparente" ai fini della classifica. A partire dalla gara sul circuito umbro, invece, il regolamento prevede una nuova classe E2SC, dove confluiranno anche le Osella con motore motociclistico. Fratti ha siglato la sesta posizione in entrambe le manche a Magione. La factory bresciana aveva preparato per il via anche un'altra Wolf GB08 SM, assegnata a Ivan Brandimarte, che però è stato protagonista di un'uscita di pista durante le prove libere e ha rinviato il debutto in gara al prossimo round, in calendario nel week-end del 3 e 4 settembre sul circuito di Vallelunga.



Alcidi è stato ottimo protagonista nel round del Mini Challenge che si è corso a Magione. A destra il via di gara-1 del Trofeo Abarth e in basso Timur 1° in gara-2



# Mercurio va a segno

**MINI CHALLENGE** PRIMA VITTORIA PER DIEGO CHE SBANCA GARA-2. TRAMONTOZZI RESTA LEADER. BENE ALCIDI

**M**AGIONE - Terzo round per il Mini Challenge a Magione, dove le temperature elevate e gli insidiosi cordoli del tracciato hanno reso tutto più difficile: ben 5 i semiasse danneggiati fra prove e gara, hanno messo ko anche il leader della classifica Ivan Tramontozzi nella 2ª manche aprendo la strada alla vittoria di Diego Mercurio. Fin dalle qualifiche il pilota da battere si è confermato proprio Ivan Tramontozzi.

In prima fila con lui Calcagni: i due hanno vinto il Mini Challenge due anni fa condividendo l'abitacolo della stessa vettura, ma ora sono acerrimi rivali. A separarli in classifica, però, c'è Alessio Alcidi, che dopo la vittoria a Misano ha scavalcato l'equipaggio di Calcagni e Zanin. E in gara-1 mentre Tramontozzi ha messo in atto la sua strategia di fuga, proprio Alcidi si è piazzato alle sue spalle e ha contenuto gli attacchi di Calcagni. Quarta piazza per il pilota-medico Diego Mercurio che ha prece-

duto Andrea Nember autore di una buona partenza, ma costretto al recupero dopo un errore in staccata che gli ha fatto perdere diverse posizioni. In gara-2 il regolamento che prevede l'inversione della griglia per le prime sei posizioni determina la partenza dalla pole per Mercurio, bravo a mantenersi al comando fino al sorpasso di Tramontozzi, rimontato dalla sesta posizione al via. Una volta al comando, però,

la Mini accusa la rottura di un semiasse (lo stesso problema aveva tolto di scena anche Andrea Nember nelle prime fasi). La leadership torna così nelle mani di Mercurio che la mantiene fino al traguardo davanti a Filippo Maria Zanin e Alessio Alcidi. Fra le Cooper S, doppietta per il pilota di casa Alessandro Alcidi che in entrambe le manche ha preceduto Rachele Somschini, ora seconda in classifica generale a soli 2 punti da Fabrizio Ongaretto, assente a Magione.

**Fiammetta La Guidara**

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Tramontozzi; 2. Alcidi; 3. Calcagni. Gara-2: 1. Mercurio; 2. Zanin; 3. Alcidi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

# Barberini fa il pieno

**TROFEO ABARTH** CON UN PRIMO E UN TERZO POSTO COSIMO È GRANDE PROTAGONISTA SULLA PISTA UMBRA

**M**AGIONE - Dopo una serie di gare decisamente turbolente, che ricordavano i Campionati Superturismo degli anni Novanta, il Trofeo Abarth Selenia ha vissuto sul tortuoso tracciato di Magione una prova tranquilla, all'insegna del fair play e della correttezza. In gara-1 tutti, compresi i primi, si sono confrontati per tutta la durata della competizione senza incidenti o manovre al limite del regolamento, viaggiando però su tempi di tutto rilievo e, cosa

dal turco Timur, che portava per la prima volta la bandiera della sua nazione sul gradino più alto del podio. Campani e Darbom erano autori di due diversi incidenti e non riuscivano a raccogliere punti in campionato, anche entrambi continuano ad occupare le prime due posizioni della classifica generale. Barberini, terzo in gara-2 dietro ad Arrigosi, si sta avvicinando ai primi due, con il finlandese Pajuranta che ha ancora buone possibilità di successo finale. Si par-

### AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

la portoghese nella categoria delle Abarth 595 OT, con Manuel Fernandes che vede il titolo avvicinarsi dopo gli ennesimi primati ottenuti su Biagio e Franco Carusi. Ora il "circus" del Trofeo Abarth Selenia si sposta in Austria, al Red Bull Ring, dove il 24 luglio vivrà il suo quinto appuntamento stagionale.

**Roberto Valentini**





A Monza week end pieno di novità in Coppa Italia. In basso Di Benedetto al top tra i piloti B della serie

## Volti nuovi alla ribalta

### COPPA ITALIA IN TURISMO ACCIUFFA DUE VITTORIE MOSCA, MENTRE FRA LE GT MENGOZZI FA DOPPIETTA

**M**ONZA - Tante le novità, ma nessun avvicendamento ai vertici della classifica in Coppa Italia, che a Monza è giunta al 5° degli 8 round 2016. Se tra le Gt, grazie a un 2° ed un 4° posto, Fondi ha accorciato le distanze dell'immutato leader De Bellis, con Mazzoloni a completare l'ordine dei primi tre raccolti adesso in soli 4 punti, nel raggruppamento riservato alle Turismo, Alborghetti allungato il passo. Ma la tappa brianzola ha anche visto esordire con due vittorie la Huracán in versione Super Trofeo del Vincenzo Sospiri Racing, prima in entrambe le gare con Mengozzi, autore anche della pole. Tre vetture diverse nelle prime tre posizioni, con la Porsche 997 Gt3 Rs dello stesso Fondi seconda e la Ferrari 458 Gt3 di Invernizzi terza in gara-1. Copione che si è quasi ripetuto in gara-2, quando Invernizzi e Fondi si sono invertiti però di posizione. Dietro di loro ha concluso quarto in

#### AL TRAGUARDO

TURISMO - Gara-1: 1. Mosca. Gara-2: 1. Mosca. GT - Gara-1: 1. Mengozzi. Gara-2: 1. Mengozzi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

entrambe le occasioni la Bmw Z4 di Stefano Valli, reduce da tre vittorie, ma su un tracciato velocissimo come quello monzese penalizzata in termini di velocità di punta. Il sammarnese proprio in gara-2 è tuttavia salito sul gradino più basso del podio, in virtù della penalizzazione di 5" inflitta proprio a Fondi dopo l'arrivo per un "taglio". Da segnalare, sempre in gara-1, il contatto che

ha messo fuori Valentini e De Bellis, entrambi su Porsche 997 Gt3 Cup, poi impossibilitati a prendere il secondo via. Tra le vetture "trofeo" ad imporsi è stato così il rientrante Sebastien Fortuna, (Porsche), dapprima sesto al traguardo dietro Paolo Veronesi, quindi quinto assoluto. Nella Coppa Italia Turismo ad imporsi è stato due volte Andrea Mosca, con la Mégane Trophy. Podio in fotocopia, segnato in entrambe le gare dal 2° posto di Gabbiazzi ed il terzo di Alborghetti. **Dario Lucchese**

# Di Benedetto si rilancia

## MITJET SERIES IL RIENTRANTE SICILIANO CONQUISTA GARA-2 TRA I PILOTI B DELLA SERIE

**M**ONZA - Davide Di Benedetto si rilancia nella Mitjet Italian Series. Il siciliano del team Costa Ovest, al suo rientro dopo tre anni e mezzo di "stop", ha prima rotto il ghiaccio a Rijeka vincendo una delle due gare che si sono disputate sul circuito croato, quindi ha concesso il bis a Monza, dove si è diviso i successi nel raggruppamento riservato ai Piloti B con il giovane Gonfiantini. L'ultima sua affermazione, prima di questa stagione, risale all'epoca della GtSprint (a Pergusa, al volante della Audi R8 divisa con Merendino). A Monza, l'ex talento della F.Campus, ha così potuto guadagnare punti

#### AL TRAGUARDO

PILOTI B - Gara-1: 1. Gonfiantini. Gara-2: 1. Di Benedetto. PILOTI A - Gara-1: 1. Gaetan. Gara-2: 1. Guastamacchia.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

importanti, anche se al comando del campionato si è confermato Pizzola, autore di un 5° ed un 4° posto e ora in vantaggio di 22 lunghezze nei confronti di Marcucci che sabato, in una gara condizionata dalla pioggia, era riuscito a salire sul gradino più basso del podio. Proprio in gara-1, come già detto, è arrivata la seconda afferma-

zione consecutiva di Gonfiantini, dopo quella ottenuta sull'autodromo di Grobnik, che lo pone terzo nella classifica generale. Il toscano della Kinetic è stato tuttavia costretto in gara-2 al ritiro, dopo che nel corso della tornata iniziale (avviandosi ottavo per effetto dell'inversione della griglia) è stato senza colpe coinvolto in un contatto. A mettersi in evidenza sono stati anche i due piloti della Composit, Gioia e Zucchi, rispettivamente autori di un secondo ed un terzo posto.

Bene a metà il francese Es-sart Gaetan, autore della pole, ma assente in gara-1 e poi domenica secondo. Tra i Piloti A una vittoria a testa per lo stesso Gaetan, trasparente ai fini del punteggio e primo in gara-1 davanti a Guastamacchia e Bellini, e ancora Guastamacchia (dopo l'incidente che all'ultimo giro ha messo fuori l'incolpevole Alberto Massimo e portato ad escludere Malvestiti). In testa alla classifica c'è Papi, secondo sempre in gara-2. **(d.l.)**



Riccardi precede un bel gruppetto di Lotus nell'appuntamento monzese dominato da Nespoli con la vettura del Cipriani Motorsport, in basso



IPOTECA PIRELLI CUP E OVER 50

## Riccardi rallista doc

Enrico Riccardi ha ipotecato a Monza sia la Pirelli Cup che il successo finale nella classe Over 50, dove proprio sul circuito brianzolo ha conquistato due successi di classe. Il pilota della Elitcar Lotus Milano, dopo una lunga militanza nei rally, ha "scoperto" quest'anno la pista, dimostrando da subito di avere un ottimo feeling con la Lotus Elise Cup PB-R. Sempre tra gli Over 50 non ha deluso il rientrante Francesco Liberatore (Cipriani Motorsport), che ha messo a segno rispettivamente un terzo e un secondo posto. A podio anche Vito Utziers ed Emanuele Benedini.

# Nespoli alla grande

**IL PILOTA SVIZZERO HA DOMINATO IL WEEK-END MONZESE.  
SOLO UN TERZO POSTO PER IL LEADER DELLA SERIE PASOTTI**

**M**ONZA - Se al vertice della classifica della Lotus Cup Italia poco è cambiato perché dopo quattro dei sei appuntamenti in testa al campionato c'è sempre Stefano Pasotti, Monza ha evidenziato i nomi di Franco Nespoli e Andrea Baiguera. Il primo, dopo una parte iniziale di stagione in cui è stato condizionato da una serie di inconvenienti, è stato protagonista di un week-end indenne da problemi, che lo ha visto centrare in Gara-1 il primo successo dell'anno. Lo svizzero della Cipriani Motorsport, avviandosi dalla prima fila dopo aver fatto segnare il secondo miglior tempo nella qualifica alle spalle proprio di Pasotti, al pronti-via ha avuto lo spunto migliore, prendendo subito il comando delle operazioni e rimanendo davanti a tutti fino all'ultimo.

Un risultato, quello di Nespoli, completato dal terzo posto conquistato in Gara-2, dove è arrivata la prima affermazione di Lorenzo Pegoraro. Il ternano dell'Aggressive Team Italia, dopo alcuni alti e bassi nelle precedenti tappe del monarca Lotus 2016, si è finalmente potuto riscat-

tare, mantenendosi in lotta per la leadership generale, dal momento che i punti conquistati gli hanno permesso di conservare pressoché invariato il distacco dal

capofila. A tal riguardo va ricordato che lo stesso Pasotti, reduce da una serie di risultati positivi, segnata da quattro vittorie, ha concluso il suo primo week-end senza riuscire a salire sul gradino più alto del podio.

A proposito di Baiguera, il 24enne bresciano, al suo primo anno nel campionato organizzato dalla PB Racing, sul circuito di casa ha portato a casa un quarto ed un secondo posto, rendendosi autore di una prova di forza con i colori della Brixia Horse Power.

Bene anche i due "deb" Luca Flaccadori e Francesco Guerra (anche loro con l'Aggressive Team Italia), entrambi a podio nella Pirelli Cup, così come il neo-acquisto della Lg Motorsport, Cristiano Pica. ●

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Nespoli; 2. Riccardi; 3. Pasotti  
Gara-2: 1. Pegoraro; 2. Baiguera; 3. Nespoli

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





## MP RACING NEL GT

Ad arricchire lo schieramento della Gt Cup in occasione del prossimo appuntamento del Mugello del Campionato Italiano Gran Turismo, ci saranno al via anche tre Ferrari 458 Challenge del team Mp Racing. La squadra altoatesina debutterà nella serie tricolore con l'equipaggio formato dalle sorelle Corinna e Manuela Gostner, il plurititolato del Ferrari Challenge Europa Erich Prinoth e David Gostner.

## SI RIVEDE CECCON

A Monza, nella gara della Boss Gp dello scorso fine settimana, si è visto nei box Kevin Cecon. Il lombardo, lo scorso anno protagonista in Gp3 in cui ha colto due vittorie con la Arden, nonché vincitore dell'Auto Gp 2011, per il momento è impegnato come "coach driver" di Salvatore De Plano.

## 25 ORE FUN CUP

Continental parteciperà, per la sedicesima edizione consecutiva, alla 25 Ore Fun Cup di Spa-Francorchamps e lo farà con il team Nova Race. Due le vetture schierate al via dalla squadra emiliana: una in versione "gara", che vedrà al volante anche l'esperto Alberto Bergamaschi, l'altra per il servizio taxi, con una ventina di ospiti ad alternarsi a fianco dei piloti.

## MICHIMI AL GLEN

Shinya Michimi, con i colori della Prestige Performance, ha messo a segno una doppietta al Watkins Glen, nel secondo appuntamento del Lamborghini Blancpain Super Trofeo Nord America. Bene al debutto nella serie d'oltreoceano per il campione europeo in carica Patrick Kujala, secondo in gara-2 assieme a Brian Thienes. Nono e settimo l'italiano Luca Persiani.

## RADUNO LOTUS

A Monza, nel 4° atto della Lotus Cup Italia, la Pb Racing ha organizzato assieme a Elitcar Lotus Milano un raduno riservato alle vetture del marchio. Quasi trenta le auto presenti, con un totale di circa 500 ospiti nel paddock.

## SECONDO POSTO PER AMICI-LIBERATI E RIZZO

# Italiani bene nel Gt Asia

Italiani ancora protagonisti nella Gt Asia Series, che ha fatto tappa la scorsa settimana sul tracciato giapponese di Okayama per il terzo dei sei appuntamenti del calendario. A mettersi in evidenza in gara-1 sono stati Andrea Amici ed Edoardo Liberati, che dopo essersi avviati dalla prima fila hanno centrato un ottimo secondo posto con la Lamborghini Huracán Gt3 del team Fff Racing guidato da Andrea Caldarelli, chiudendo alle spalle della Bentley Continental di Adderly Fong e Andrew Kim. Ancora protagonista in gara-2 Davide Rizzo, che in coppia con il cinese Anthony Liu ha concluso a sua volta secondo dietro alla Audi R8 di Marchy Lee e Shaun Thong, confermandosi in testa al campionato.

## DOPPIO SUCCESSO CON ALEX JAMES PERONI

### VdeV, Ts Corse domina

La scuderia Ts Corse si conferma baluardo tricolore nel VdeV con le F.Renault 2.0. Alex James Peroni ha dominato il quarto round del Challenge Monoplace disputato al Motorland Aragon vincendo gara-1 e gara-3 dalla pole position, mentre in gara-2, bruciato allo start dal francese Gilles Heriau, si è dovuto "accontentare" del secondo posto. Ora il giovane australiano è in fuga nella classifica di campionato, mentre il compagno di squadra Pietro Peccenini continua a sorprendere. Per la scuderia guidata da Stefano Turchetto il driver milanese ha confermato la leadership nel trofeo Gentleman Driver, cogliendo un terzo e un primo posto.

## IL GP ALLA MEMORIA DI NIVOLA SI CORRERÀ IL 16 SETTEMBRE

# Ricordando Nuvolari

Sono già numerose le richieste di iscrizione alla 26ª edizione moderna del Gran Premio Nuvolari che si chiuderanno a fine luglio. La manifestazione di regolarità riservata alle vetture storiche costruite tra il 1919 ed il '69, organizzata da Mantova Corse insieme all'Automobile Club Mantova ed il Museo Tazio Nuvolari, si svolgerà venerdì 16 settembre con partenza dalla città lombarda ed arrivo a Forte dei Marmi, dopo avere fatto tappa sulle piste di San Martino del Lago e Varano (sede di varie prove a cronometro) ed affrontato i tornanti del Passo della Cisa, proseguendo il giorno dopo per Rimini, per arrivare nuovamente a Mantova domenica 18, passando prima da Imola.



## ALLA 24 ORE DI SPA

# Tomczyk, Bmw Team Italia

Colpo grosso per il Bmw Team Italia, che nella prossima 24 Ore di Spa potrà contare su un pilota del calibro di Martin Tomczyk. Il 34enne tedesco, driver ufficiale di Bmw Motorsport, un titolo nel Dtm conquistato nel 2011 (con la Audi), si alternerà al volante della M6 Gt3 della squadra diretta da Roberto Ravaglia con Stefano Colombo, Giorgio Roda e l'olandese Max Koebolt. Nonostante la sua considerevole esperienza, quella in programma a fine mese sarà per Tomczyk la sua prima "maratona belga", così come per il suo giovane compagno di squadra Roda, che è anche alla sua prima stagione nel Blancpain Gt.

## DEBUTTO A SPA CON ALLIED

# Meloni-Tresoldi nell'Euro Gt4

Inedito impegno per Paolo Meloni e Max Tresoldi, che questo fine settimana debutteranno a Spa nella Gt4 European Series. I due piloti del W&D Racing Team, reduci dal secondo titolo del Cite conquistato lo scorso anno e protagonisti a inizio stagione nella Euro Series by Nova Race, si alterneranno su una Bmw curata dalla squadra tedesca Allied Racing. Non è inoltre esclusa la loro partecipazione al successivo round dell'Hungaroring, 5° dei 6 atti del calendario, in programma alla fine di settembre.

## PERGUSA, NUOVE CARICHE

# Sgrò eletto presidente

Cambio ai vertici del Consorzio Ente Autodromo di Pergusa. L'assemblea dei soci, lo scorso 28 giugno, ha proceduto al rinnovo delle cariche eleggendo presidente Mario Sgrò, 58 anni, ex pilota. Sgrò ha già ricoperto la stessa carica dal 2008 al 2011, riaprendo il circuito alle competizioni dopo che lo stesso aveva perso la licenza internazionale. Del nuovo Consiglio Direttivo (che resterà in carica per cinque anni) fanno parte anche il direttore di gara Alessandro Battaglia ed il riconfermato Salvatore Sanfilippo.

Cristian Ricciarini danza sui cordoli di Monza con la Clio 1.6 T.  
Lando Norris, in basso, protagonista nella Eurocup 2.0



## Ricciarini fa la doppietta

**CLIO CUP** DUE SUCCESSI PER IL PILOTA DI ESSECORSE, CHE BEFFA FRANCIA E ADESSO VUOLE IL MONOMARCA

**M**ONZA - Un week-end perfetto, quello di Cristian Ricciarini a Monza. Il pilota del team Essecorse, che arrivava al terzo dei sei appuntamenti della Clio Cup Italia in testa al campionato con 2 soli punti su Fabio Francia, sulla pista di casa del suo principale avversario è riuscito a centrare due vittorie su due, il tutto condito anche dalla pole. A distanza di sette anni dal titolo conquistato nel monomarca Renault, Ricciarini punta ora al bis. Sul circuito brianzolo Francia non è stato fortunato, raccogliendo

solo un terzo posto in gara-1, con una vettura compromessa nell'assetto in seguito ad un contatto nel quale è stato coinvolto senza colpe nelle fasi iniziali. Il milanese della Rangoni Corse di più non poteva fare. È andata meglio al suo compagno di squadra Michele Puccetti, che dopo aver messo a segno la sua prima affermazione della stagione a Misano ha "rischiato" di replicare a Monza, terminando due volte secondo e stabilendo in en-

trambe le gare il giro più veloce. Il toscano è stato tuttavia penalizzato di 5" per un taglio in gara-2, scivolando terzo e lasciando la piazza d'onore ad un superbo Gustavo Sandrucci. Il viterbese della Melatini Racing, quest'anno già protagonista con la squadra marchigiana nella Rs Cup (dove vanta finora due vittorie), ha impressionato tutti al debutto nella serie che vede in azione le Clio 1.6 turbo. Solo i 10" pagati in gara-1 per aver ripetutamente oltrepassato i limiti della pista lo hanno privato di un altro risultato fra i

primi tre. Fine settimana da dimenticare invece per Lorenzo Nicoli, secondo in qualifica ma in gara-1 messo fuori da un tamponamento, e Alfredo De Matteo, che ha perso la terza posizione in classifica proprio a favore di Puccetti. Bene i due giornalisti della Clio Cup Press League di Renault Italia, Giovanni Lopes e Francesco Pelizzari, che hanno entrambi visto la bandiera a scacchi.

**Dario Lucchese**

## Un ritorno diviso per tre

**EURO CUP RENAULT** DOPO DIECI ANNI SI RIVEDE IN BRIANZA LA SERIE EUROPEA. CON TRE VINCITORI

**M**ONZA - È valsa la pena aspettare oltre una decade per riavere l'Eurocup di Formula Renault 2.0 sul circuito di Monza. Il campionato continentale del Costruttore francese mancava dal 2005 ed in occasione del terzo round stagionale non ci si è certo annoiati. Tre diversi vincitori in tre gare, due dei quali alla personale "prima volta", con battaglie e sorpassi che han-

ra-1 con maestria ma proprio un contatto tra loro ed Harrison Scott, che aveva completato il podio nella prima corsa, ha escluso i due inglesi dalla lotta per la vittoria il sabato pomeriggio. Boccolacci ha dimostrato di avere nella partenza il suo punto debole ma dopo un errore alla Roggia, in gara-3, ha recuperato fino al terzo gradino del podio, alle spalle ancora una volta di Norris e Scott.

Quest'ultimo s'è a sua volta aggiudicato la prima affermazione in carriera, regalando la stessa gioia al team Avf. Dominatore nella Formula V8 3.5 con Tom Dillmann, qui presente come coach driver ai piloti della 2Litri, il team Avf fece il suo debutto in Eurocup nel 2014, ottenendo questo importante traguardo. Buona prova per i colori italiani con JD Motorsport a punti con Allen e Korneev, mentre Alessandro Perullo vanta un 12° e un 14° posto. Lontano dai guai s'è tenuto infine David Richert, alfiere canadese di Cram Motorsport.

**Antonio Caruccio**

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Norris; 2. Boccolacci.  
Gara-2: 1. Boccolacci; 2. Defourny.  
Gara-3: 1. Scott; 2. Norris.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81





**AL TRAGUARDO**

Assoluta: 1. Faggioli (Norma M20);  
2. Merli (Osella Fa30); 3. Fattorini  
(Osella Pa2000)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-81

# Faggioli da capogiro

**ANCORA UNA VITTORIA PER SIMONE, L'OTTAVA, CON RECORD PRECEDENTE DEMOLITO. ORA I NOVE SUCCESSI DI NESTI AL BONDONE SONO AD UN PASSO**

di **Gianluca Marchese**

foto **E.Caliò, M.Trabalza**

**T**TRENTO - È raggiante come non mai Simone Faggioli. Il campione in carica espugna l'università delle salite di Trento per l'ottava volta, settima consecutiva, seconda di fila con un record da capogiro (9'07"66, meno 3 secondi dal 2015). Sorride di continuo perché la nuova Norma M20 Fc Zytec e le coperture Pirelli (per una volta le più "dure") hanno di nuovo dimostrato di essere tornate al top. E il fiorentino cita Case, team, tecnici e meccanici, giusto tributo a chi lavora con e per lui, ma alla fine intorno ai record resta essenzialmente la figura del pilota. E nel sesto appuntamento del Civm, Faggioli mostra un rispetto ai limiti del "reverenziale" nei confronti dei 17,3 chilometri che portano in cima al Bondone quando, ancora adrenalico, si lascia scappare con una smorfia di sollievo: «Ogni anno è un'avventura! È come vincere un campionato». Forse questo record nemmeno se lo sentiva ma è arrivato e ora gli manca una sola affermazione per raggiungere i nove trionfi trentini targati Mauro Nesti. Così come, se continuerà così, gli mancherà sempre meno per centrare il dodicesimo Trico-

lore della Montagna, giunto al giro di boa. In effetti, agli inseguitori resta ben poco in ottica Civm. Però a Trento Christian Merli teneva in particolare e allora, tutti al lavoro per rimediare alla sbavatura del sabato, dopo che il padrone di casa ha azardato la scelta di Avon slick nella Q1 ancora da rain e ha toccato rovinando l'anteriore e l'estrattore dell'Osella Fa30 Evo Rpe. Da lì la corsa contro il tempo, con una pausa tra le 4 e le 8 di mattina... A quel punto, il secondo gradino del podio appariva il massimo risultato per Merli, centrato in pieno davanti a uno scatenato Michele Fattorini, all'esordio al Bondone ma sempre più a suo agio con le ultime novità dell'Osella Pa2000 Honda e ultrafelice in premiazione per il grande spirito con cui papà Fabrizio, lo stesso Osella e il team lo hanno affiancato nel superare il difficile inizio di stagione: «Un podio alla prima al Bondone è quasi un sogno. Anche se porteremo ancora delle modifiche, finalmente ci siamo!».

Da rivedere, invece, Domenico Scola, alla seconda gara sulla Osella Fa30 Zytec dopo il podio di Asco-

**MARCIA INCONTENIBILE**

Da ben sette edizioni consecutive Simone Faggioli è il più veloce di tutti alla Trento-Bondone, cronoscalata-mito.

E nel Civm il fiorentino con la Norma è già in fuga. Sotto la Pedroni, seconda in Gruppo A.

A fianco DeGasperi, ottavo, e Scola, quarto. Sopra a destra Ligato, sesto, e in alto il podio con Faggioli, Merli e Fattorini





li. L'under cosentino è quarto, condizionato da alcune problematiche a propulsore e radiatore sin dalle prove.

A Trento è lotta vera tra le Osella Cn2 di Luca Ligato e Achille Lombardi ma dura solo metà gara. All'esordio al Bondone e quasi senza aver effettuato prove (alternatore ko prima del tratto finale sull'asciutto della Q2), Ligato ha continuato a fare faville e dopo il successo in volata ad Ascoli mette un solido mattone da 20 punti sulla classifica tricolore con un crono davvero notevole: 10'03. *«Non nascondo che sarebbe stato bello battere il record di gruppo, ma per la mia prima qui e anche sulle Pirelli gialle non era facile fare di più».*

Malgrado un successo così pesante il reggino resta quasi impassibile, mentre delusione al limite dello scoramento emerge dalle poche parole pronunciate da Lombardi: *«Ho perso un'occasione preziosa, mi sono accorto di essere in vantaggio all'intertempo...».* Mezzo secondo di vantaggio vanificato con una toccata e conseguente rottura di un cerchio. ●

## La pioggia mescola le prove

**I PILOTI DELLE STORICHE PROTESTANO PERCHÉ VIENE LORO NEGATA LA POSSIBILITÀ DI FARE LA SECONDA SALITA PER RITARDI VARI**

**S**abato, ore 15:04: "Seconda prova tra qualche minuto", compare sulla schermata del live timing della Trento-Bondone. E invece no. A ritardare il programma un'insolita protesta di alcuni concorrenti delle storiche, di norma i primi ad aprire le danze nell'ordine di partenza ma ai quali non è andata giù la decisione di non farli partire per la seconda salita di prova (con l'eccezione dei pochi che non avevano preso parte alla Q1). Decisione ratificata dal collegio dei commissari su richiesta della direzione gara. In gran parte per cause legate al fattore pioggia (ormai abbonata ai week-end delle salite 2016...), la prima ricognizione si era prolungata fino al pomeriggio. Dunque per le moderne, soprattutto Prototipi e monoposto e in particolare quelle vetture che non erano partite con il bagnato, a quel punto la Q2 era a forte rischio, così com'era già accaduto l'anno scorso (ancora per la pioggia). L'inedito contrattempo in allineamento è stato poi abilmente risolto e i protagonisti del Civm e della Coppa Internazionale Fia hanno potuto completare regolarmente le ricognizioni, con una manche disputata con la soddisfazione di tutti sull'asciutto. ●

**LIBER È 5°**

**SU GLORIA-SUZUKI**

Liber, a fianco, gran quinto assoluto con la Gloria a motore Suzuki e, in alto, l'Osella che Fattorini ha portato sul terzo gradino del podio





# Filiera Lamborghini

YOUNG DRIVER PROGRAM E GT3 JUNIOR PROGRAM: ECCO COME LAVORA E INVESTE NEL FUTURO LA SQUADRA CORSE DEL TORO

di Dario Lucchese

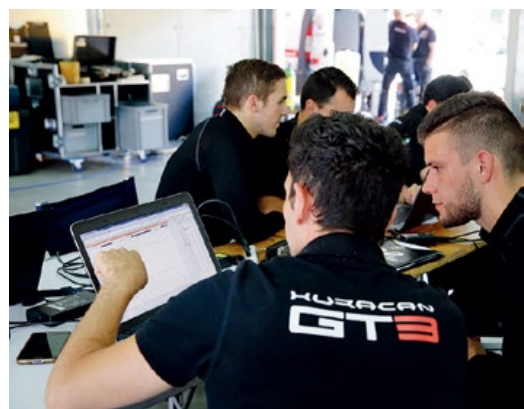
**P**reparazione mentale e fisica, pieno possesso di cognizioni tecniche e teoriche, abilità nel sapersi relazionare. AAA lavoro offresi come pilota. Lamborghini Squadra Corse investe sempre di più sui giovani. Lo fa con convinzione dal 2014, tramite lo Young Drivers Program, da cui sono transitati nella Gt3 (e nel programma ad esso dedicato, lanciato solo lo scorso anno) un numero sempre crescente di "under 26". L'idea è di offrire ad alcuni talenti in erba l'opportunità di intraprendere un percorso di crescita con finalità molteplici: diventare dei professionisti del motorsport e al tempo stesso "ambasciatori" del marchio. Alla base c'è un progetto che include anche un numero specifico di sessioni di training a 360 gradi. È proprio in quest'ottica che a metà giugno è stato organizzato tra Imola e Cesena un primo incontro con i ragazzi dello YdP e dello Gt3 Junior Program, comprendente differenti "step". Dalla visita in fabbrica, alla preparazione atletica supportata dalla nuova partnership stretta con la Technogym, azienda di riferimento nel settore a livello mondiale, che ha messo a disposizione il proprio "village" e personale specializzato per un corso intensivo. Poi si è scesi in pista. A Imola si sono svolti dei test con la Huracán Lp 620-2, riservata ai piloti del Super Trofeo, e la versione Gt3 dell'ultima nata in ambito racing della Casa di Sant'Agata Bolognese, su cui si sono alternati i

piloti dello Gt3 Junior Program. Quella di coinvolgere nello sviluppo delle vetture i ragazzi inseriti nei 2 dei 4 progetti rivolti ai giovani, lavorando fianco a fianco con ingegneri e tecnici ufficiali, sempre seguiti da un "coach driver", è una prerogativa ormai nota di Lamborghini Squadra Corse. Il tutto completato da un training teorico per trasmettere agli "allievi" le nozioni principali sia in ambito comportamentale che di comunicazione, e le conoscenze sui valori del "brand".

## TANTI ESEMPI DI CRESCITA

### Un programma sforna talenti

Lo Young Drivers Program, riservato agli "under 26", sforna talenti. Tra i nomi che ne hanno fatto parte nel 2015, diversi sono passati in Gt3. Patrick Kujala, campione in carica del Super Trofeo Europa, quest'anno è nell'Adac Gt Masters con la Huracán della Bonaldi Motorsport. Vincitore del titolo Pro-Am 2014, Alberto Di Folco corre, invece, nel tricolore Gt col team Antonelli: per lui finora 2 podi assieme a Riccardo Agostini. Per Edoardo Liberati ed Andrea Amici (quest'ultimo vincitore del Super Trofeo 2013 e già lo scorso anno inserito nello Gt3 Junior Program), c'è la Gt Asia Series: su Huracán del team Fff Racing, hanno raccolto un 2° po-



sto a Gwangju ed un 3° a Buriram. Patrick Niederhauser, nel 2015 protagonista con la Raton Racing assieme allo stesso Liberati, prende parte in equipaggio con Daniel Zamperi al Blancpain Gt con una vettura della Attempto Racing. Zampieri, come Agostini, Di Folco, Kujala e Florian Spengler, è uno dei 19 piloti inseriti nel Gt3 Junior Program 2016 che annovera tra gli altri Jeroen Mul e i nuovi arrivi Michele Beretta (Blancpain Gt) e Alex Frassinetti (Tricolore Gt). Sono al momento 15 i piloti dello Young Drivers Program, quasi tutti impegnati nel Super Trofeo Europa, tra cui figura anche la prima donna Sarah Bovy. L'ultimo arrivo è quello di Rik Breukers, con i suoi 18 anni appena compiuti il più giovane del gruppo, protagonista con GdI Motorsport al debutto nel monomarca del Toro. Nella lista anche il leader della Pro, Dennis Lind, 23enne, cugino del pilota di F1 Kevin Magnussen e nuova scoperta del team Raton Racing (4



Sopra foto di gruppo per i piloti dello Young Driver Program, un vero e proprio credo per Lamborghini Squadra Corse. A fianco momenti della preparazione alla Technogym e in pista



vittorie nelle prime 6 gare di Monza, Silverstone e Paul Ricard). Tra i nuovi ingressi dello YdP c'è Andrea Fontana, 20 anni, in arrivo dalle monoposto e subito in evidenza nel Super Trofeo assieme a Lorenzo Veglia con il team Antonelli, che tra le sue fila annovera anche il campione Pro-Am 2015 Loris Spinelli, anche lui pilota dello Young Drivers Program. Un altro italiano ammesso da quest'anno è Nicola De Marco, classe 1990, impegnato con l'Orange 1 Team Lazarus in Gt Open.

## PARLA SANNA CAPO DEL MOTORSPORT Ambasciatori non solo piloti

Giorgio Sanna, "Head of Motorsport" di Lamborghini Squadra Corse, ha le idee chiare. «Lo Young Drivers Program sta dando i suoi primi importanti risultati. Ne è prova il fatto che almeno una decina di

piloti coinvolti nel 2015, quest'anno siano transitati in vari campionati Gt3. Tutti possono godere di un supporto tecnico ed economico da parte di Lamborghini Squadra Corse per i loro programmi a livello internazionale. Sempre quest'anno il numero dei ragazzi coinvolti nel progetto è cresciuto esponenzialmente, a fronte dei numeri delle vetture al via del Super Trofeo, che in Europa è giunto quasi a 50 unità. Oggi nel mondo abbiamo una quarantina di Huracán Gt3 al via nelle più disparate serie Gt e quindi è normale che il "portfolio" di talenti debba crescere di pari passo. Per questo motivo ci siamo organizzati meglio stringendo una partnership con Technogym e organizzando una prima sessione completa di training che ci ha consentito di iniziare un percorso formativo in fabbrica, a Sant'Agata Bolognese, proseguendo con la preparazione fisica, i test in pista ed una formazione dedicata alla conoscenza del prodotto Lamborghini e alla comunicazione. Questo perché la nostra finalità è creare dei "brand ambassador" e non solo i piloti ufficiali di domani. L'idea è di seguire un percorso simile all'assettment di un dipendente d'azienda, dare l'opportunità ai piloti selezionati di lavorare con noi negli eventi di Accademia ed Esperienza, iniziando come affiancamento agli istruttori senior, fino a diventare loro stessi istruttori professionisti, in grado di relazionarsi con i nostri clienti e di sapere trasmettere a questi ultimi le nozioni fondamentali su come si guida una vettura sportiva in totale sicurezza. Il lavoro di preparazione che offriamo a questi ragazzi è importante, perché nello stesso momento in cui vestono una maglietta Lamborghini, sono a tutti gli effetti dei piloti ufficiali e quindi si devono comportare in un certo modo con i media ed avere la giusta conoscenza del prodotto. Vogliamo creare dei professionisti a 360 gradi. Independentemente da quello che sarà il loro futuro, anche in un contesto sportivo, questa per loro dev'essere un'importante esperienza di vita ed in ambito professionale». ●



### GIORNATA TIPO TRA PALESTRA E PISTA

Non solo pista per i ragazzi dello YdP e dello Gt3 Junior Program, ma anche un programma completo di preparazione fisica in Technogym. È questo ciò che prevede ciascuna delle sessioni di training organizzate da Lamborghini Squadra Corse. Ecco come si svolge una giornata tipo

Ore 07.00	sveglia in albergo e prima colazione leggera
Ore 08.00	trasferimento dall'hotel di Cesena al "village" Technogym con i mini-bus
Ore 08.30	presentazione e test Bmi per la valutazione della composizione corporea, come peso, altezza e struttura in generale
Ore 09.00	esame della capacità cardiovascolare (viene chiesto di mantenere una frequenza cardiaca costante modificando la difficoltà dell'esercizio che si avvale di un'apposita macchina)
Ore 10.00	visita medica, consistente nel valutare e analizzare il risultato ottenuto nel precedente test
Ore 11.00	test kinesiologico e valutazione dell'elasticità corporea
Ore 12.00	esercizi di fitness con istruttore specializzato
Ore 13.00	pranzo (tre menu differenti)
Ore 14.00	lezione sull'alimentazione sportiva, importante per imparare ad autogestirsi in un weekend di gara
Ore 15.00	attività di sviluppo in pista con Huracán Lp 620-2 Super Trofeo. Test e "long run" con la Huracán Gt3
Ore 17.00	lezione teorica in aula di "brand training" e comunicazione
Ore 18.00	analisi della telemetria con gli ingegneri di pista e debriefing finale



# Dumas ero dei due mondi

di **Mario Donnini**

foto [Sutton-Images.com](http://Sutton-Images.com), [Randels](http://Randels)

**N**on c'era mai riuscito nessuno. Vincere a una settimana di distanza la 24 Ore di Le Mans per la seconda volta e per la seconda volta pure la Pikes Peak, la più nota e prestigiosa gara in salita degli Stati Uniti, che proprio in questa edizione ha compiuto cento anni esatti dalla nascita.

Ebbene, Romain Dumas, dopo aver sbancato la maratona della Sarthe con la Porsche 919 H, coadiuvato dai compagni Jani e Lieb, è salito su un prototipo Norma e ha fatto centro anche nella cult race di Colorado Springs. E questo è tanto, ma non rappresenta certo tutto. Perché il 38enne francese vanta anche quattro trionfi alla 24 Ore del Nurburgring con le Porsche del team Manthey, una vittoria alla 12 Ore di Sebring sulla PorscheRs Spyder del team Penske, due alla 24 Ore di Spa, sempre su Porsche, ed è race winner nell'American Le Mans Series con Prototipi e Gt, oltre ad avere al suo attivo un 2° posto nell'Euro3000 2002, dove fece sue tre gare, dopo aver riportato successi di tappa, a inizio carriera, anche in F.3 francese, in F.Renault e in F.Campus. Non contento di questo, Romain ha sviluppato una bruciante passione per i rally, partecipando per quattro anni consecutivi alla prova francese del Wrc, rispettivamente su Mini, Ford Fiesta (10° nel 2013) e Porsche 997, ben figurando al volante di quest'ultima in Fia R-Gt Cup 2015, 2° di categoria al Montecarlo e 1° al Deutschland.

## La sindrome di Michel Vaillant

Parliamoci chiaro, siamo di fronte a un caso. Un impegno così variegato e ricco di successi - Dumas ha pure fondato un suo team per rally e gare in salita - lo pone in una dimensione diversa e altra rispetto ai migliori esponenti dell'automobilismo moderno, proiettandolo sulle tracce di Michel Vaillant, il personaggio del fumetto franco-belga che da mezzo secolo stupisce vincendo contro chiunque, ovunque e in qualunque categoria delle corse a motore. Di più. Romain Dumas, tralasciando le storie delle nuvole parlanti e tornando alle corse reali, è l'ideale nuova punta di diamante della scuola transalpina, vera corrente di pen-

ROMAIN SEMBRA L'INCARNAZIONE DI MICHEL VAILLANT PERSONAGGIO A FUMETTI CHE CORRE E VINCE OVUNQUE MA IL FRANCESE È UN PILOTA IN CARNE E OSSA, CAPACE DI FARE SUE LE MANS E PIKES PEAK. MA NON SOLO...



ROMAIN DUMAS È IL PIÙ RECENTE E PRESTIGIOSO INTERPRETE DELLA SCUOLA FRANCESE, DA SEMPRE ISPIRATA ALLA VERSATILITÀ E ALL'ECLETTISMO. KART, MONOPOSTO, RALLY, ENDURANCE, SALITE: QUALSIASI TERRENO DI SFIDA LO VEDE POSSIBILE VINCITORE, COME HA DIMOSTRATO RIUSCENDO A TRIONFARE, A DISTANZA DI SETTE GIORNI, SIA ALLA 24 ORE DI LE MANS CHE ALLA PIKES PEAK

e



### AL TOP CON LA PORSCHE E IN CIMA CON LA NORMA

Dal podio di Le Mans, a destra, diviso tra Lieb e Jani su Porsche 919 H, sopra, al trionfo alla Pikes Peak con la Norma, sotto, Dumas, a sinistra, a 38 anni e mezzo d'età, sta vivendo una splendida maturità





← siero portabandiera da decenni dell'eclittismo al volante, con campioni in grado di andare forte contemporaneamente sulle piste, nelle prove speciali e financo sulla sabbia e sul ghiaccio. Gente alla Henri Pescarolo, alla Bob Wollek e alla Jean Ragnotti, fino ad arrivare alle multiprodezze dell'extraterrestre Sebastien Loeb (Pikes Peak compresa). Tutto questo in netta controtendenza con le istanze delle corse del terzo millennio, che vorrebbero un campione intensamente concentrato su un unico programma e refrattario a qualsiasi ipotesi di contemporanei impegni alternativi.

**Il motivo? Una bruciante passione**

Paradossalmente, l'unica spiegazione possibile per una carriera così variegata, intensa e interdisciplinare è la passione bruciante che lo divora e che gli rende più gustoso il piatto, in proporzione diretta alla pericolosità delle prove da affrontare. Non a caso i suoi tracciati preferiti sono la terribile Nordschleife del Nurburgring, dove è diventato acclamato "Ringmeister", piuttosto che Suzuka e Elkhart Lake, altri due posticini da uomini veri. Dumas, in poche parole, è un pilota che corre alla velocità della luce mantenendo un approccio old style e una concezione del rischio la cui soglia è posta ben più in alto rispetto a qualsiasi campione della F.1 di oggi.

**Un'ispirazione nata senza fretta**

E poi c'è il fatto che a Romain Dumas la vocazione per le corse non è arrivata quando era ancora nell'incubatrice, come capita alla maggior parte dei piloti di oggi. Nativo di Alès, ha debuttato in karting a 13 anni, nel 1991, correndo due stagioni senza peraltro diventare una stella. Alle auto è passato nel 1994, aggiudicandosi subito il prestigioso Volante Elf, premio gestito dalla Aco-Le Mans, istituzione e luogo che poi si sono dimostrati inscindibilmente legati al suo destino. Perché a venti anni d'età, nel 1997, quando era ancora un innocuo studente al college, Romain ha assistito per la prima volta dal vivo alla 24 Ore, finendone ardentemente catturato per fascino e livello della sfida. Da lì è scaturita la scintilla, che ha incendiato prepotentemente il sogno di diventare protagonista della maratona delle maratone.

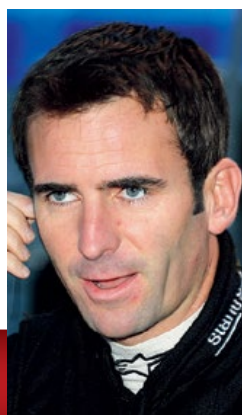
Addirittura, a dimostrazione di un'indole da race fan duro e puro, non riesce a staccarsi dallo spettacolo che vede in pista, tanto che la notte, quando ormai non ce la fa più a tenere gli occhi aperti, finisce col dormire nelle tribune del rettilineo dei box. A dirla tutta, il primo istintivo tentativo di decollare come pilota è, come logico, quello di sfondare con le monoposto, da qui la trafila che lo porta al quarto posto finale nella Formula Campus francese nel 1995, seguito da un terzo nella classifica finale della F.Renault nazionale, l'anno dopo.

Dopo un'altra stagione in F.3 è tempo di migrare, prima nella F.Palmer britannica - gestita da Jonathan Palmer, papà di Jolyon -, con un buon 5° posto nel 1999, seguito dal ritorno in F.3 francese nella stagione successiva, con una vittoria che gli garantisce il sesto posto finale.

Roba buona, ma niente di altisonante.

**UN PILOTA VERSATILE  
E VALIDO OVUNQUE**

Dumas alla recente Pikes Peak, a destra, sotto è con Ortelli al top alla 24 Ore di Spa 2003. Sotto è in Porsche e, a destra, su Mini nei rally Wrc. Al centro, è nel test F.1 con Renault, il 3 dicembre 2002 a Barcellona



Il salto di qualità arriva con il successivo viaggio in Italia, per correre nell'Euro 3000 con il team B&C, mentre contemporaneamente si verifica il lancio con le Gt, nell'European Le Mans Series, nel campionato Super Gt giapponese da pilota ufficiale del team Toyota Sard e l'esordio alla 24 Ore di Le Mans. Laddove curiosamente l'iscrizione del team Freisinger avviene scrivendo il suo nome in modo sbagliato, Dumez invece che Dumas. In fondo capitò anche a Jim Clark ai suoi inizi in F.1, quando gli organizzatori si confondevano sempre e scrivevano



Clark. Quisquillie, bazzeccole che col tempo vengono superate, perché quando uno prende il vizio di stare davanti a tutti poi il suo nome comincia a girare con la grafia implacabilmente giusta. E Dumas nel 2002, correndo per John Village, arriva a un soffio dal vincere l'Euro 3000, con tre vittorie.

**Il 2002 è l'anno della vera svolta**

È una stagione che gli cambia la vita, quella del 2002, perché Romain, oltre a dimostrarsi bello coriaceo in monoposto, con le Gt vince la classe N-Gt

**VETERANO DELLA 24 ORE DEL NURBURGRING**

Sopra, Dumas passato da Valerio Scassellati, nell'Euro3000 a Cagliari, nel 2002. Al centro, eccolo in kart a Bercy e, nell'altra pagina, alla 24 Ore del Nurburgring 2011 con la Porsche del team Manthey

alla 24 Ore di Spa e alla 1000 Km di Suzuka, tanto che a fine anno arriva anche un test premio per la Renault di F1. Il provino non avrà seguito, così come resterà senza sviluppi la prova in Champ Car col team Conquest, ma i due assaggi gli permettono di poter dire che in carriera nessuna possibilità è stata evitata da un Dumas sempre più in quota Vaillant.

**Un palmarès stupendo da uomo Porsche**

Il resto è storia da evincere dagli albi d'oro. Ma non solo. Dopo aver fondato una sua scuderia già nel 2007 - parallelamente alla sua attività di pilota professionista in Gt e nei prototipi -, Dumas crea all'inizio del 2014 un suo marchio, la Rd Limited, che cura la preparazione e lo sviluppo delle vetture Porsche nei rally, avendo nel mirino gare che fanno bruciare la sua passione, quali il Tour de Corse e il Tour de Corse Historique, oltre alle gare in salita e a un programma di rally nazionali.

Eppure a ben guardare c'è un altro vero, grande amore nella carriera di Romain Dumas e ha un nome che tutti conoscono: Porsche.

Pilota ufficiale della Casa tedesca fin dal 2004, il suo trionfo alla 24 Ore di Le Mans edizione 2010 con l'Audi lo ha mandato alle stelle, non impedendogli tuttavia di chiarire con molta onestà il suo punto di vista: «La mia carriera e la mia stessa identità di pilota restano profondamente in collegamento col marchio Porsche, tanto che da allora a tutti coloro che mi chiedevano quali erano i miei futuri desideri, rispondevo puntualmente che ormai era tempo per me di vincere la maratona della Sarthe anche al volante di un prototipo costruito a Stoccarda».

Chiaro, per lui i sogni sono desideri e dopo essere stato test driver e pilota di sviluppo del programma Porsche per il Wec, dopo il duro lavoro di grossatura, i primi successi in pista e la raggiunta competitività del programma, è infine arrivato in questo 2016 l'agognato e riparatore trionfo a Le Mans con la 919 H, nel finale convulso che ha visto restare delusa l'apparente dominatrice Toyota. Poi nenache un attimo di pausa e via alla volta di Colorado Springs, per la Pikes Peak, con la Norma M20 Rd motorizzata Honda, nella Classe Unlimited. Un altro passo verso la leggenda, con un trionfo ottenuto facendo segnare il tempo di 8'51"445, secondo miglior crono di sempre, che in questa occasione ha staccato di poco meno di sei secondi il veterano Rhys Millen, al volante della eO Pp100, appartenente alla categoria sperimentale delle Electric Modified. Nella salita più prestigiosa del nuovo continente il pilota francese aveva debuttato nel 2012, divenendo miglior rookie. L'anno dopo la sua Norma era finita kappao per un problema di batteria, ma poi nel 2014 la vittoria, ora bissata. Cent'anni di storia, due mondi assai diversi, un solo eroe: Romain Dumas. ●



# Leclasseifiche

## VELOCITÀ

GP2	SPIELBERG
GP3	SPIELBERG
FORMULA E	LONDRA
BLANCPAIN GT SPRINT	NURBURGRING
IMSA	WATKINS GLEN
TCR	SOCHI
TRICOLORE TURISMO	MAGIONE
TRICOLORE PROTOTIPI	MAGIONE
MINI CHALLENGE	MAGIONE
TROFEO ABARTH	MAGIONE
COPPA ITALIA	MONZA
MITJET SERIES	MONZA
LOTUS CUP	MONZA
CLIO CUP	MONZA
EURO CUP	MONZA
SUPERCUP	MAGIONE
WRC	MIKOLAJKI
RALLYCROSS	HOLLJES
SALITA	
CIVM	TRENTO

## VELOCITÀ

### GP2

Resoconto della gara a pag. 38  
Spielberg (Aut), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Evans 40 giri in 1.18'32"399 alla media di 132,096 km/h; 2. Gelaef a 4'600; 3. Marciello a 10'789; 4. Ghiotto a 12'363; 5. Eriksson a 12'691; 6. Rowland a 15'557; 7. Nato a 16'559; 8. King a 22'762; 9. Pic a 24'738; 10. Latifi a 25'629; 11. Lynn a 27'000; 12. Sirotkin a 49'708; 13. Malja a 50'258; 14. de Jong a 1 giro; 15. Armand a 1 giro; 16. Binder a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 38° di Evans in 1'15"534 alla media di 206,179 km/h.

**Gara-2:** 1. King 28 giri in 44'34"966 alla media di 162,845 km/h; 2. Rowland a 6'019; 3. Lynn a 7'702; 4. Marciello a 10'234; 5. Giovinazzi a 10'417; 6. Sirotkin a 11'821; 7. Gasly a 12'594; 8. Evans a 12'881; 9. Ghiotto a 15'878; 10. Canamasas a 35'019; 11. Markelov a 57'740; 12. Nato a 1'00'076; 13. Eriksson a 1'00'107; 14. Armand a 1'16'880; 15. Binder a 1'17'325; 16. Malja a 1 giro; 17. Jeffri a 1 giro; 18. Pic a 1 giro; 19. Kirchhofer a 1 giro; 20. de Jong a 1 giro.

**Giro veloce:** il 28° di Nato in 1'22"155 alla media di 189,563 km/h.

**Campionato:** 1. Marciello 66 punti; 2. Evans 56; 3. Nato 55; 4. Markelov 54; 5. Rowland 54; 6. Giovinazzi 52; 7. Lynn 51; 8. Gasly 47; 9. King 45; 10. Sirotkin 40.

### GP3

Resoconto della gara a pag. 40  
Spielberg (Aut), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Leclerc 24 giri in 35'01"756 alla media di 177'619 km/h; 2. Albon a 2'292; 3. De Vries a 8'949; 4. Boschung a 11'840; 5. Fuoco a 13'131; 6. Parry a 15'494; 7. Fukuzumi a 16'694;

8. Hughes a 18'500; 9. Aitken a 19'129; 10. Stuvik a 20'726; 11. Janosz a 43'114; 12. Nandy a 45'524; 13. Joerg a 45'621; 14. Tunjo a 46'119; 15. Ferrucci a 46'534; 16. Palou a 47'672; 17. Calderon a 54'379; 18. Tereschenko a 1 giro; 19. Gonda a 1 giro; 20. Schothorst a 1 giro; 21. Isaakyan a 20 giri; 22. Dennis a 21 giri.

**Giro più veloce:** Leclerc in 1'20"859 alla media di 129,709 km/h.

**Gara-2:** 1. Boschung 17 giri in 33'57"642 alla media di 129,709 km/h; 2. Albon a 0'841; 3. Fuoco a 1'784; 4. De Vries a 2'276; 5. Aitken a 2'440; 6. Hughes a 3'103; 7. Parry a 3'486; 8. Stuvik a 4'802; 9. Janosz a 5'038; 10. Ferrucci a 6'017; 11. Palou a 6'196; 12. Schothorst a 7'080; 13. Tunjo a 7'349; 14. Joerg a 9'539; 15. Dennis a 4 giri; 16. Calderon a 4 giri; 17. Leclerc a 4 giri; 18. Nandy a 7 giri; 19. Tereschenko a 8 giri; 20. Isaakyan a 9 giri; 21. Gonda a 12 giri; 22. Fukuzumi a 16 giri;

**Giro più veloce:** Boschung in 1'35"850 alla media di 162,487 km/h.

**Campionato:** 1. Leclerc 58 punti; 2. Albon 53; 3. Fuoco 42; 4. Hughes 31; 5. De Vries 31; 6. Boschung 30; 7. Fukuzumi 21; 8. Tunjo 18; 9. Dennis 14; 10. Joerg 12.

## FORMULA E

Resoconto della gara a pag. 42  
Londra (Gb), 2-3 luglio 2016

**Gara:** 1. Prost 33 giri in 53'56"653, alla media di 107,4 km/h; 2. Senna a 5'244; 3. Vergne a 8'195; 4. Di Grassi a 8'914; 5. Buemi a 10'052; 6. Félix Da Costa a 10'908; 7. Bird a 10'986; 8. D'Ambrosio a 12'106; 9. Conway a 12'456; 10. Sarrazin a 15'918; 11. Qing Hua a 38'400; 12. Piquet Jr. a 52'028; 13. Heidfeld a 1'01'264; 14. De Silvestro a 1'03'079; 15. Turvey a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 29° di Nelson Piquet Jr. in 1'25"783, alla media di 122"751.

**Gara-2:** 1. Prost 33 giri in 56'32"648 alla media di 102,424 km/h; 2. Abt a 7'633; 3. D'Ambrosio a 22'524; 4. Duval a 23'290; 5. Sarrazin a 24'984; 6. Senna a 27'174; 7. Vergne a 1'07'002; 8. Heidfeld a 1'07'544; 9. Félix Da Costa a 1'08'324; 10. Piquet Jr. a 1'14'270; 11. Turvey a 1'22'216; 12. Qing Hua a 1 giro; 13. Conway a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 16° di Sébastien Buemi in 1'24"150, alla media di 125,133 km/h.

**Campionato:** 1. Buemi 155 punti; 2. Di Grassi 153; 3. Prost 115; 4. Bird 88; 5. D'Ambrosio 83; 6. Sarrazin 70; 7. Abt 68; 8. Duval 60; 9. Vergne 55; 10. Heidfeld 51.

## BLANCPAIN GT SPRINT

Resoconto della gara a pag. 60  
Nurburgring (Ger), 2-3 luglio 2016

**Gara:** 1. Bell-Parente (McLaren 650S) 41 giri in 1.01'26"599 alla media di 145,293 km/h; 2. Stevens-Rast a 2'090; 3. Szymkowiak-Schneider (Mercedes AMG) a 10'697; 4. Ide-Mies a 13'736; 5. Siedler-Seefried (Ferrari 458) a 22'523; 6. Baumann-Buhk (Mercedes AMG) a 23'348; 7. Vervisch-L. Vanthoor a 23'913; 8. Dusseldorp-Martin (BMW M6) a 36'159; 9. Sims-Eng (BMW M6) a 44'988; 10. Vautier-Rosenqvist (Mercedes AMG) a 45'847; 11. Baptista-Jimenez a 46'385; 12. Monti-Sandstrom a 50'877; 13. Beretta-Stolz (Lamborghini Huracan) a 53'342; 14. Takaboshi-Buncombe (Nissan GT-R) a 56'358; 15. Moller-Madsen-Pommer a 57'137; 16. Perez Compagnon-Giammaria (Ferrari 458) a 57'508; 17. Parisy-Haase a 57'908; 18. Leonard-Meadows a 1'03'578; 19. Zampieri-Niederhauer (Lamborghini Huracan) a 1'04'132; 20. Stippler-Salaquarda a 1'04'740; 21. Van Splunteren-Mul (Lamborghini Huracan) a 1'06'737; 22. Mayr-Melnhof-Winkelhock a 1'06'601; 23. Jaafar-Schmid (Mercedes AMG) a 1'13'404; 24. Valsecchi-Rosina (Lamborghini Huracan) a 1'21'155; 25. Stockinger-Perera a 1'21'437; 26. Broniszewski-G. Piccini (Ferrari 458) a 1'25'002; 27. Beabelique-Traffort (Mercedes AMG) a 1 giro; 28. Sdanewitsch-Lemeret (Ferrari 458) a 1 giro; 29. Sanchez-Walkinshaw (Nissan GT-R) a 1 giro; 30. Bourret-Belloc (Mercedes AMG) a 1 giro; 31. Gonzales-Asch (Porsche 911) a 1 giro; 32. Soucek-Soulet (Bentley Continental) a 1 giro; 33. Parrow-Hook (Ferrari 458) a 2 giri (gli altri su Audi R8 LMS).

**Giro più veloce:** Perera in 1'27"387 alla media di 149,500 km/h.

## IMSA

Resoconto della gara a pag. 61  
Watkins Glen (Usa), 2-3 luglio 2016

**Gara:** 1. Barbosa-Fittipaldi (Coyote-Corvette) 197 giri in 6h00'21"671, alla media di 206,0 Km/h; 2. Cameron-Curran (Coyote-Corvette) a 0'709; 3. Pew-Negri-Pla (Ligier JS2-Honda) a 1'048; 4. J.Taylor-R.Taylor-Angellelli (Dallara-Corvette) a 7'302; 5. Long-Miller-Devlin (Lola-Mazda) a 1 giro; 6. Goossens-Dalziel (Coyote-Corvette) a 1 giro; 7. Van Der Zande-Popow (Oreca FLM09) a 2 giri; 8. French-Marcelli-Koch (Oreca FLM09) a 2 giri; 9. Kvanme-Ruscitti-Bradley (Oreca FLM09) a 2 giri; 10. Goikberg-Simpson-Miller (Oreca FLM09) a 3 giri; 11. Briscoe-Westbrook (Ford GT) a 7 giri;

## RALLY REGIONALE

## CARNIA

# Porro vince in scioltezza

Paolo Porro (Ford Fiesta Rrc) s'è imposto nel 3° Rally della Carnia (Ampezzo, Udine) facendo un regalo al suo navigatore di fiducia Paolo Cargnelutti, friulano di Tolmezzo. Piazza d'onore per Dimitri Tomasso (Renault Clio S1600) che è riuscito a tener dietro l'austriaco René Zweibrot (Ford Fiesta R5), al debutto in Italia. L'allenatore della squadra tedesca di discesa libera ha mostrato di saper andare forte anche al volante.

## RALLY REGIONALE

Ampezzo (Ud), 2-3 luglio 2016

**Assoluta:** 1. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta Rrc) in 1.00'59"2; 2. Tomasso-Bertasini (Renault Clio S1600) a 30"5; 3. Zweibrot-Giatti (Ford Fiesta R5 Evo) a 41"7; 4. Vicario-Doneddu (Peugeot 208 T16) a 1'27"2; 5. Tagliapietra-Budoia

(Citroën Ds3 R5 Evo) a 2'36"2; 6. Targon-Prizzon (Honda Civic Type R) a 3'07"4; 7. Kogler-Annemuller (Citroën Ds3 R5 Evo) a 3'11"2; 8. De Barba-Piceno (Peugeot 208 T16) a 3'16"7; 9. Paronuzzi-Altinier (Peugeot 208 T16) a 3'23"0; 10. Sandel-Floren (Subaru Impreza N14) a 3'29"6.

12. Hand-Mueller (Ford GT) a 7 giri; 13. Auberlen/Werner (BMW M6) - Rahal a 7 giri; 14. Gavin-Milner (Corvette C7.R) a 7 giri; 15. Pier Guidi-Serra (Ferrari 488) a 7 giri; 16. Fisichella-Vilander (Ferrari 488) a 7 giri; 17. Garcia-Magnussen (Corvette C7.R) a 7 giri; 18. Edwards-Luhr (BMW M6) a 7 giri; 19. Pilet-Tandy (Porsche 911) a 7 giri; 20. Bamber-Makowiecki (Porsche 911) a 9 giri; 21. Legge-Rayhall-Chaves (Elan DWC13-AER) a 11 giri; 22. Nielsen-Balzan-Segal (Ferrari 488) a 12 giri; 23. Potter-Lally-Von Moltke (Audi R8) a 12 giri; 24. Farnbacher-Riberas-James (Porsche 911) a 12 giri; 25. Keating-Bleekemolen (Dodge Viper) a 13 giri; 26. MacNeil-Keen-Jeanette (Porsche 911) a 13 giri; 27. Aschenbach-Bell (Audi R8) a 13 giri; 28. Pappas-Pilgrim-Catsburg (Porsche 911) a 13 giri; 29. Nunez-Bomarito-Pigot (Lola-Mazda) a 17 giri; 30. Lindsey-Bergmeister-McMurry (Porsche 911) a 24 giri; 31. Lewis-Pumpelly (Lamborghini Huracan) a 29 giri; 32. Marsal-Paltalla (BMW M6) a 37 giri; 33. Sharp-Derani-Van Overbeek (Ligier JS2-Honda) a 39 giri; 34. Alon-Kimber-Smith-Gutierrez (Oreca FLM09) a 40 giri; 35. Bennett-Braun-Wilkins (Oreca FLM09) a 67 giri; 36. Lidell-Davis (Audi R8) a 87 giri; 37. Sellers-Snow-Miller (Lamborghini Huracan) a 106 giri; 38. Curtis-Klingmann (BMW M6) a 133 giri; 39. Yount-Mowlem-McMurry (Oreca FLM09) a 178 giri.

**Giro più veloce:** il 172° di Pla in 1'34"515, alla media di 208,2 Km/h.

## TCR SERIES

Resoconto della gara a pag. 61  
Sochi (Rus), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Comini (Volkswagen Golf) 11 giri in 26'08"805 alla media di 147,616 km/h; 2. Oriola a 1'915; 3. Morbidelli (Honda Civic) a 8'078; 4. Nash a 12'867; 5. Borkovic a 14'735; 6. Grachev (Honda Civic) a 16"704; 7. Vernay (Volkswagen Golf) a 17"718; 8. Fulin (Alfa Romeo Giulietta) a 20"396; 9. Kajaia (Volkswagen Golf) a 21"173; 10. Homola a 23"080; 11. Tassi a 23"995; 12. Rakhmatullin (Honda Civic) a 38"890; 13. Cerruti (Alfa Romeo

Giulietta) a 40"832; 14. Afanasiev a 41"097 (gli altri su Seat León).

**Giro più veloce:** Comini in 2'21"315 alla media di 148,977 km/h.

**Gara-2:** 1. Grachev (Honda Civic) 11 giri in 26'14"025 alla media di 147,126; 2. Vernay (Volkswagen Golf) a 1"254; 3. Tassi a 5"954; 4. Nash a 6"589; 5. Comini (Volkswagen Golf) a 7"962; 6. Borkovic a 8"253; 7. Kajaia (Volkswagen Golf) a 11"795; 8. Afanasiev a 13"977; 9. Homola a 15"603; 10. Fulin (Alfa Romeo Giulietta) a 16"128; 11. Sheshenin (Volkswagen Golf) a 24"691 (gli altri su Seat León).

**Giro più veloce:** Comini in 2'21"213 alla media di 149,085 km/h.

**Il campionato:** 1. Nash 169 punti; 2. Comini 168; 3. P.Oriola 167; 4. Homola 144; 5. Vernay 142; 6. Morbidelli 137; 7. Afanasiev 115; 8. Borkovic 106; 9. Grachev 91; 10. Kajaia 66.

## TRICOLORE TURISMO

Resoconto della gara a pag. xx  
Magione (Pg), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Colciago (Honda Civic) 21 giri in 27'08"313 alla media di 116,396 km/h; 2. Gagliano a 18"243; 3. Dall'Antonia a 19"048; 4. Biraghi a 26"326; 5. Viberni a 29"268; 6. Bettera a 31"461; 7. Cappellari a 34"079; 8. Ghione a 39"971; 9. Marika a 49"983; 10. Bassi (Seat Cupra) a 1 giro; 11. Wyhinny (Seat Cupra) a 1 giro; 12. Giaccon (Alfa Romeo Mito) a 2 giri; 13. Bolzoni (Alfa Romeo Mito) a 2 giri (gli altri su Seat León).

**Giro più veloce:** il 4° di Colciago in 1'16"440 alla media di 118,069 km/h.

**Gara-2:** 1. Colciago (Honda Civic) 20 giri in 26'48"055 alla media di 112,250 km/h; 2. Viberni a 3"733; 3. Bettera a 6"965; 4. Ghione a 10"619; 5. Gagliano a 12"508; 6. Piccin a 13"632; 7. Biraghi a 14"530; 8. Cappellari a 17"070; 9. Fabiani a 33"374; 10. Bassi (Seat Cupra) a 1'22"546; 11. Wyhinny (Seat Cupra) a 1'22"799; 12. Giaccon (Alfa Romeo Mito) a 1 giro; 13. Bolzoni (Alfa Romeo Mito) a 1 giro (gli altri su Seat León).

**Giro più veloce:** il 2° di Colciago in 1'16.486 alla media di 117,998

km/h.  
**Tcr:** 1. Colciago 125 punti; 2. Vberti 73; 3. Piccin, Dall'Antonia 54; 5. Montalbano 36. **Tcs:** 1. Giaccon K. 94 punti; 2. Bassi 92; 3. Gaiofatto, Arduini 80; 5. Bolzoni 76.

## TRICOLORE PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 62  
Magione (Pg), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Bellarosa (Wolf Gb08) 22 giri in 26'45"698 alla media di 123,656 km/h; 2. Margelli (Norma M20F) a 5"156; 3. Uboldi (Ligier Js 53) a 7"916; 4. Francisci (Lucchini) a 10"441; 5. Randaccio (Norma M20F) a 57"643; 6. Fratti (Wolf Gb08) a 2 giri; 7. Pisani (Norma M20F) a 3 giri.

**Giro più veloce:** 1'8" di Bellarosa in 1'08"389 alla media di 131,969 km/h.

**Gara-2:** 1. Margelli (Norma M20F) 23 giri in 26'50"887 alla media di 128,860 km/h; 2. Uboldi (Ligier Js 53) a 1"228; 3. Randaccio (Norma M20F) a 25"906; 4. Francisci (Lucchini Cn4) a 29"037; 5. Pisani (Norma M20F) a 1 giro; 6. Fratti (Wolf Gb08) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 9° di Margelli in 1'09"300 alla media di 130,234 km/h.

## MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 65  
Magione (Pg), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Tramontozzi 20 giri in 26'59"117 alla media di 111,483 km/h; 2. Alcidi Alessio a 1"825; 3. Calcagni a 2"483; 4. Mercurio a 10"317; 5. Nember a 10"702; 6. Zarpellon a 14"690; 7. Novaglio a 16"673; 8. Gentili a 32"396; 9. Bettera a 52"668; 10. Alcidi Alessandro a 1'13"440; 11. Somaschini a 1 giro; 12. Rossetti a 1 giro; 13. Franzoso a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 2° di Tramontozzi in 1'19"100 alla media di 114,099 km/h.

**Gara-2:** 1. Mercurio 20 giri in 27'27"883 alla media di 109,537 km/h; 2. Zanin a 9"862; 3. Alcidi Alessio a 16"774; 4. Ferrato a 18"735; 5. Novaglio a 19"046; 6. Gori a 19"688; 7. Gentili a 21"675; 8. Bettera a 52"888; 9. Alcidi Alessandro a 1 giro; 10. Somaschini a 1 giro; 11. Manganeli a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 5° di Tramontozzi in 1'20"601 alla media di 111,974 km/h.

## TROFEO ABARTH

Resoconto della gara a pag. 65  
Magione (Pg), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Barberini 20 giri in 27'18"424; 2. Darbom a 1"530; 3. Pajuranta a 2"953; 4. Campani a 13"237; 5. Kara 20"723; 6. Timur a 24"304; 7. Appelqvist a 26"686; 8. Arrigosi a 29"021; 9. "Fischerman" a 30"611; 10. Rampello a 44"994; 11. "Boga" a 54"796; 12. Erolud a 59"209; 13. Niboli a 1'02"377; 14. Fernandes (Abarth 595 OT) a 1 giro; 15. B. Caruso (Abarth 595 OT) a 1 giro; 16. F. Caruso (Abarth 595 OT) a 1 giro; 17. "Gioga" a 2 giri. Tutti gli su Abarth 695 Assetto Corse Evoluzione.

**Giro più veloce:** Barberini in 1'21"093, alla media di 111,294 km/h.

**Gara-2:** 1. Timur 14 giri in 25'15"587; 2. Arrigosi a 2"654; 3. Barberini a 3"137; 4. Kara a 6"805; 5. "Fischerman" a 9"399; 6. Niboli a 10"089; 7. Appelqvist a 10"549; 8. Pajuranta a 10"953; 9. Rampello a 13"492; 10. "Boga" a 20"008; 11. Erolud a 20"943; 12. Fernandes (Abarth 595 OT) a 33"718; 13. B. Caruso (Abarth 595 OT) a 39"229; 14. B. Caruso (Abarth 595 OT) a 39"789; 15. "Gioga" a 1 giro. Tutti su Abarth

695 Assetto Corse Evoluzione.

**Giro più veloce:** Pajuranta in 1'21"652, alla media di 110,533.

**Classifica:** 1. Campani 133 punti; 2. Darbom 124; 3. Barberini 111; 4. Pajuranta 87; 5. Timur 73.

## COPPA ITALIA

Resoconto della gara a pag. 66  
Monza (Mb), 2-3 luglio 2016

**TURISMO - Gara-1:** 1. A. Mosca (Renault Mégane Trophy) 10 giri in 20'33"412, alla media di 169,1 km/h; 2. Gabbiuzzi (Renault Mégane Trophy) a 0"894; 3. Alborghetti (Honda Civic Type R) a 3"481; 4. Caiola (Seat Leon) a 9"596; 5. Terlep (Bmw M3 E46) a 35"885; 6. Revello (Seat Leon Supercopa) a 36"770; 7. Bamonte (Seat Leon Tcr) a 52"474; 8. Milli (Bmw 320i) a 53"699; 9. Borrett a 1'07"428; 10. R. Fumagalli (Bmw M3 E90 3.2) a 1'20"388; 11. Ranzato (Seat Leon Supercopa) a 1'43"323; 12. E. Mosca a 1 giro; 13. Vecchio a 1 giro; 14. Orlandini a 1 giro; 15. Oliva a 1 giro; 16. Beltrami (Renault Clio Rs) a 1 giro; 17. Musso (Bmw 320i E46) a 1 giro; 18. Chini (Seat Leon Supercopa) a 2 giri (gli altri su Bmw M3 E36).

**Giro più veloce:** il 5° di Mosca in 2'00"580, alla media di 173,0 km/h.

**Gara-2:** 1. A. Mosca (Renault Mégane Trophy) 10 giri in 20'39"026, alla media di 168,3 km/h; 2. Gabbiuzzi (Renault Mégane Trophy) a 0"440; 3. Alborghetti (Honda Civic Type R) a 8"062; 4. Milli (Bmw 320i) a 51"062; 5. Caiola (Seat Leon) a 51"090; 6. A. Fumagalli (Bmw M3 E90 3.2) a 1'01"629; 7. Borrett a 1'07"538; 8. A. Nardilli (Seat Leon) a 1'12"142; 9. Chini (Seat Leon Supercopa) a 1'15"669; 10. Ranzato (Seat Leon Supercopa) a 1'16"417; 11. Bamonte (Seat Leon Tcr) a 1'35"866; 12. E. Mosca a 1 giro; 13. De Vuono a 1 giro; 14. Leopardi (Seat Leon Supercopa) a 1 giro; 15. Musso (Bmw 320i E46) a 1 giro; 16. Beltrami (Renault Clio Rs) a 1 giro; 17. Oliva a 1 giro (gli altri su Bmw M3 E36).

**Giro più veloce:** il 7° di Gabbiuzzi in 2'02"739, alla media di 169,9 km/h.

**GRAN TURISMO - Gara-1:** 1. Mengozzi (Lamborghini Huracán) 11 giri in 20'22"722, alla media di 187,6 km/h; 2. Fondi (Porsche 997 GT3 R) a 23"226; 3. Invernizzi (Ferrari 458) a 23"407; 4. Valli (Bmw Z4 Gt3) a 29"417; 5. Barbieri (Porsche 991 GT3 R) a 53"021; 6. Fortuna (Porsche 997 GT3) a 1'23"362; 7. "Togo" a 1'39"196; 8. F. Fiore (Porsche 991 GT3 R) a 1 giro; 9. Ramelli (Ferrari 458 Challenge) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 6° di Mengozzi in 1'50"765, alla media di 188,3 km/h.

**Gara-2:** 1. Mengozzi (Lamborghini Huracán) 11 giri in 20'33"223, alla media di 186,0 km/h; 2. Invernizzi (Ferrari 458) a 21"717; 3. Valli (Bmw Z4 Gt3) a 24"673; 4. Fondi (Porsche 997 GT3 R) a 29"272; 5. Fortuna (Porsche 997 GT3) a 1'20"253; 6. Ramelli (Ferrari 458 Challenge) a 1'25"724; 7. "Togo" (Porsche 997 GT3) a 1'30"661; 8. Barbieri (Porsche 991 GT3 R) a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 7° di Mengozzi in 1'51"293, alla media di 187,4 km/h.

## MITJET SERIES

Resoconto della gara a pag. 66  
Monza (Mb), 2-3 luglio 2016

**PILOTI B - Gara-1:** 1. Gonfiantini 9 giri in 24'30"193, alla media di 127,7 km/h; 2. F. Gioia a 2"379; 3.

Marcucci a 12"211; 4. Romagnoli a 15"186; 5. Pizzola a 18"176; 6. Michele Malucelli a 50"245; 7. D. Di Benedetto a 59"830; 8. M. Zucchi a 1'01"620; 9. "Giagua" a 1'24"071; 10. Crespi a 1'27"049; 11. Brigada a 1'39"706; 12. Cantuseno a 2'12"651; 13. Piria a 2'29"584; 14. Altoè a 2'30"419.

**Giro più veloce:** 1'8" di Gonfiantini in 2'28"114, alla media di 140,8 km/h.

**Gara-2:** 1. Di Benedetto 10 giri in 22'33"409, alla media di 154,1 km/h; 2. Gaetan a 3"583; 3. M. Zucchi a 5"251; 4. Pizzola a 5"760; 5. "Giagua" a 6"844; 6. Marcucci a 7"504; 7. Piria a 19"236; 8. Altoè a 23"179; 9. Michele Malucelli a 24"072; 10. Cantuseno a 24"889; 11. Brigada a 25"548; 12. Crespi a 44"024; 13. Romagnoli a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 6° di Gaetan in 2'14"338, alla media di 155,2 km/h.

**Campionato:** 1. Pizzola 729 punti; 2. Marcucci 707; 3. Gonfiantini 672; 4. Di Benedetto 647; 5. M. Zucchi 630.

**PILOTI A - Gara-1:** 1. Gaetan 10 giri in 22'29"310, alla media di 154,6 km/h; 2. Guastamacchia a 5"202; 3. Bellini a 13"930; 4. Zaddotti a 13"930; 5. L. Del Castello a 17"628; 6. Malvestiti a 23"901; 7. Giubergia a 25"443; 8. F. De Luca a 25"829; 9. Benedetti a 35"797; 10. Ongaretto a 36"509; 11. Neri a 37"943; 12. Papi a 46"613; 13. Forte a 46"818; 14. Solla a 50"182; 15. Zamuner a 50"366; 16. Eusti a 52"291; 17. L. Gioia a 2'15"587; 18. Massimo a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 9° di Malvestiti in 2'13"762, alla media di 155,9 km/h.

**Gara-2:** 1. Mauro Guastamacchia 10 giri in 22'48"251, alla media di 152,4 km/h; 2. Papi a 1"849; 3. Neri a 3"291; 4. M. De Luca a 6"120; 5. Solla a 9"983; 6. Giubergia a 10"193; 7. Forte a 15"175; 8. Bellini a 17"024; 9. Belmonte a 17"159; 10. Del Castello a 35"570; 11. Eusti a 38"394; 12. Massimo a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 5° di Papi in 2'14"190, alla media di 155,4 km/h.

**Campionato:** 1. Papi 684 punti; 2. Bellini 637; 3. Zaddotti 628; 4. Del Castello 600; 5. Massimo 559.

## LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 67  
Monza (Mb), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Nespoli 12 giri in 25'32"750, alla media di 163,3 km/h; 2. Riccardi a 2"504; 3. Pasotti a 2"913; 4. Baiguera a 8"362; 5. Pegoraro 8"580; 6. Guerra a 15"707; 7. Manassero a 16"762; 8. Stratta a 45"849; 9. Pica a 47"129; 10. Zerbi a 52"911; 11. Utzieri a 1'01"984; 12. Liberatore a 1'18"774; 13. Ferraresi a 1 giro; 14. Benedini a 1 giro.

**Giro più veloce:** l'11° di Riccardi in 2'06"725, alla media di 164,6 km/h.

**Gara-2:** 1. Pegoraro 12 giri in 25'39"987, alla media di 162,5 km/h; 2. Baiguera a 4"168; 3. Nespoli a 6"019; 4. Pasotti a 6"401; 5. Riccardi a 6"609; 6. Pica a 9"026; 7. Flaccadori a 52"969; 8. Liberatore a 54"743; 9. E. Benedini a 56"229; 10. G. Benedini a 1'04"705; 11. Utzieri a 1'06"084; 12. Ferraresi a 1 giro; 13. Castello a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 12° di Riccardi in 2'06"902, alla media di 164,3 km/h.

## CLIO CUP

Resoconto della gara a pag. 69  
Monza (Mb), 2-3 luglio 2016

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

9-10 luglio  
GP GRAN BRETAGNA  
10° round Mondiale F1  
a Silverstone  
www.autosprint.it

GP2 SERIES  
5° round  
a Silverstone  
www.gp2series.com

GP3 SERIES  
3° round  
a Silverstone  
www.gp3series.com

INDYCAR  
10° round  
a Iowa  
www.indycar.com

IMSA  
7° round  
a Bowmanville  
www.imsa.com

V8 SUPERCARS  
14° round  
a Townsville  
www.v8supercars.com

NASCAR  
Sprint Cup  
a Kentucky  
www.nascar.com

ETCC  
5° round  
a Magny-Cours  
www.fiaetcc.com

SALITE  
9-10 luglio  
LIMANOWA  
Cem  
Limanowa  
www.wyscigorski.pl

RALLY  
9-10 luglio  
RALLY DI SAN MARINO  
Cir e Terra  
a San Marino  
www.sanmarinorally.com

RALLY DI CALTANISSETTA  
Campionato Regionale  
a Caltanissetta  
www.rallycaltanissetta.it

RALLY CITTÀ DI SCHIO  
RallyDay  
a Schio  
www.rallycittadischio.it

**Gara-1:** 1. Ricciarini 12 giri in 26'33"463, alla media di 157,1 km/h; 2. Puccetti a 8"778; 3. Francia a 11"033; 4. Poloni a 11"692; 5. Sandrucci a 16"444; 6. Danetti a 18"125; 7. Vallarino a 31"366; 8. Koster a 31"697; 9. Ciocca a 36"340; 10. De Matteo a 40"374; 11. Umbrarescu a 43"731; 12. Pelizzari a 1'11"575; 13. Fiore a 1'35"636; 14. D. Passquali a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 4° di Puccetti in 2'11"256, alla media di 158,9 km/h.

**Gara-2:** 1. Ricciarini 12 giri in 26'39"171, alla media di 156,5 km/h; 2. Sandrucci a 3"601; 3. Puccetti a 8"556; 4. Poloni a 14"867; 5. Francia a 15"140; 6. Danetti a 22"459; 7. Koster a 22"808; 8. Ciocca a 29"631; 9. Vallarino a 36"768; 10. Gnemmi a 38"076; 11. D. Passquali a 38"982; 12. Fiore a 51"755; 13. Lopes a 1'07"335; 14. Umbrarescu a 1'42"978; 15. De Matteo a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 9° di Puccetti in 2'11"670, alla media di 158,4 km/h.

**Campionato:** 1. Ricciarini 128 punti; 2. Francia 101; 3. Puccetti 86; 4. De Matteo 72; 5. Poloni 62.

## EUROCUP RENAULT

Resoconto della gara a pag. 69  
Monza (Mb), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Norris 15 giri in 27'47"123 alla media di 187,6 Km/h; 2. Bocolacci a 0"532; 3. Scott a 12"538; 4. Fenestraz a 12"805; 5. Shwartzman a 13"333; 6. Palmer a 15"125; 7. Daruvalla a 15"639; 8. Defourny a 19"118; 9. Korneev a 20"575; 10. De Sadeleer a 23"106; 11. Romanov a 26"160; 12. Mazepin a 27"200; 13. Falchero a 28"500; 14. Isaakyan a 31"403; 15. Florescu a 39"557; 16. Chaves a 44"476; 17.

Perullo a 52"625; 18. Richert a 53"001; 19. Allen a 1 giro.

**Giro più veloce:** Bocolacci in 1'50"318 alla media di 189,0 Km/h.

**Gara-2:** 1. Bocolacci 13 giri in 27'44"129 alla media di 162,9 Km/h; 2. Defourny a 1"926; 3. Fenestraz a 2"887; 4. De Sadeleer a 3"518; 5. Troitskiy a 5"755; 6. Shwartzman a 5"960; 7. Norris a 6"119; 8. Mazepin a 6"739; 9. Falchero a 9"513; 10. Habsburg a 10"471; 11. Allen a 10"958; 12. Perullo a 12"127; 13. Scott a 12"430; 14. Romanov a 12"476; 15. Baptista a 14"673; 16. Isaakyan a 16"697; 17. Florescu a 20"674; 18. Noble a 22"290; 19. Richert a 23"328.

**Giro più veloce:** Defourny in 1'50"727 alla media di 188,3 Km/h.

**Gara-3:** 1. Scott 14 giri in 27'00"033 alla media di 180,2 Km/h; 2. Norris a 0"840; 3. Bocolacci a 0"955; 4. Defourny a 3"359; 5. Aubry a 6"993; 6. Shwartzman a 9"093; 7. Palmer a 9"764; 8. Fenestraz a 12"623; 9. Korneev a 15"708; 10. Chaves a 16"064; 11. Falchero a 16"546; 12. Habsburg a 17"212; 13. De Sadeleer a 18"180; 14. Perullo a 19"955; 15. Florescu a 20"691; 16. Isaakyan a 22"429; 17. Allen a 23"691; 18. Noble a 25"590; 19. Richert a 27"256.

**Giro più veloce:** Bocolacci in 1'50"471 alla media di 188,8 km/h.

## SUPERCUP

Magione (Pg), 2-3 luglio 2016

**Gara-1:** 1. Sacco (Porsche 997 GT3 Cup) 19 giri in 25'16"407 alla media di 113,082 km/h; 2. Pigozzi (Ferrari 360 Modena) a 3"968; 3. Martini (Porsche 997 GT3 Cup) a 4"475; 4. Cesari (Blackm) a

# Leclassefiche

35.476; 5. Del Castello (Bmw M3 3.2) a 39'550; 6. Colajanni (Bmw M3 E46) a 41'520; 7. Pucciarelli (Alfa Romeo 147 2.0) a 1'00'728; 8. Piccin (Honda Civic 2.0) a 1'01'665; 9. Valentini (Seat Leon) a 1'05'704; 10. Borsini (Alfa Romeo 147) a 1'07'455; 11. Mamo (Bmw M3 3.2) a 1'17'578; 12. Failli (Ginetta G50) a 1 giro; 13. Giuntini (Citroën Saxo 1.6) a 1 giro; 14. Cruciani (Citroën Saxo 1.6) a 1 giro; 15. Moschini (Renault Clio Cup) a 2 giri; 16. Di Ferdinando (Peugeot 106 1.3) a 2 giri; 17. Amendolagine (Peugeot 106) a 2 giri; 18. Scocco (Peugeot 106 1.4) a 2 giri; 19. Rogari (Peugeot 106) a 3 giri; 20. Milla (Alfa Romeo 33) a 3 giri; 21. Stefani (Ww Polo 1.4) a 4 giri; 22. Giacomini (Renault Clio Cup) a 5 giri.

**Giro più veloce:** 1° di Sacco in 1'17'638 alla media di 116,247 km/h.

**Gara-2:** 1. Patumi (Porsche 997 GT3 Cup) 20 giri in 26'20"215 alla media di 114,227 km/h; 2. Pigozzi (Ferrari 360 Modena) a 2'812; 3. Martini (Porsche 997 GT3 Cup) a 23'221; 4. Del Castello (Bmw M3 3.2) a 46'961; 5. Failli (Ginetta G50) a 58'281; 6. Valentini (Seat Leon) a 1'03'136; 7. Colajanni (Bmw M3 E46) a 1'16'154; 8. De Luca (Honda Civic 2.0) a 1'17'540; 9. Pucciarelli (Alfa Romeo 147) a 1'18'330; 10. Frullini (Peugeot 206 Rc) a 1 giro; 11. Bellucci (Alfa Romeo 147) a 1 giro; 12. Mamo (Bmw M3) a 1 giro; 13. Giacomini (Renault Clio Cup) a 1 giro; 14. Giuntini (Citroën Saxo 1.6) a 2 giri; 15. Moschini (Renault Clio Cup) a 2 giri; 16. Cruciani (Citroën Saxo 1.6) a 2 giri; 17. Di Ferdinando (Peugeot 106) a 2 giri; 18. Amendolagine (Peugeot 106) a 2 giri; 19. Scocco (Peugeot 106) a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 6° di Patumi in 1'17'507 alla media di 116,444 km/h.

## RALLY WRC

### Rally Polonia

Resoconto della gara a pag. 46  
Mikolajki (Pol),  
30 giugno-3 luglio 2016

**Assoluta:** 1. Mikkelsen-Jæger (Volkswagen Polo R WRC) in 2.37'34"; 2. Tänak-Mölders (Ford Fiesta RS WRC) a 26"2; 3. Paddon-Kennard (Hyundai i20 WRC) a 28"5; 4. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 WRC) a 29"3; 5. Latvala-Anttila (Volkswagen Polo R WRC) a 33"8; 6. Ogier-Ingrossia (Volkswagen Polo R WRC) a 40"3; 7. Breen-Martin (Citroën DS3 WRC) a 2'01"4; 8. Østberg-Fløene (Ford Fiesta RS WRC) a 3'04"6; 9. Camilli-Veillas (Ford Fiesta RS WRC) a 5'23"1; 10. Suninen-Markkula (Škoda Fabia R5) a 5'53"3; 11. Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta RS WRC)

a 5'57"0; 12. Lefebvre-Moreau (Citroën DS3 WRC) a 6'38"0; 13. Evans-Parry (Ford Fiesta R5) a 6'42"9; 14. Lappi-Ferm (Škoda Fabia R5) a 8'26"0; 15. Solberg-Minor-Petrasko (Ford Fiesta RS WRC) a 9'00"3; 16. Kajetanowicz-Baran (Ford Fiesta R5) a 12'26"1; 17. Al-Rajhi-Orr (Ford Fiesta RS WRC) a 13'01"5; 18. Koitun-Pleskot (Ford Fiesta R5) a 16'29"7; 19. Loubet-Landais (Citroën DS3 R5) a 16'54"8; 20. Tidemand-Andersson (Škoda Fabia R5) a 21'13"6; 21. Fuchs-Musano (Škoda Fabia R5) a 21'53"1; 22. Turán-Zsifors (Ford Fiesta R5) a 23'22"8; 23. Kruuda-Järveoja (Ford Fiesta R5) a 24'39"1; 24. Tempestini-Bernacchini (Citroën DS3 R3T Max) a 26'36"9; 25. Folb-Le Floch (Citroën DS3 R3T Max) a 29'59"2; 26. Al-Suwaidi-Clarke (Ford Fiesta R5) a 30'17"0; 27. Gorbun-Korsia (Mini Cooper WRC) a 31'23"0; 28. Bestard-Mendonca (Ford Fiesta R5) a 31'23"7; 29. van den Heuvel-Gillis (Mitsubishi Lancer Evo X) a 32'29"6; 30. Veiby-Skjærmoen (Citroën DS3 R3T Max) a 32'39"1; 31. Armstrong-O'Sullivan (Ford Fiesta R2T) a 32'42"5; 32. Griebel-Kremer (Opel Adam R2) a 33'27"0; 33. Pryce-Furniss (Ford Fiesta R2T) a 33'36"1; 34. Sousa-Magalhães (Ford Fiesta R2T) a 34'04"1; 35. Martel-Lemoine (Citroën DS3 R3T Max) a 34'29"9; 36. Greensmith-Gelsomino (Ford Fiesta R2T) a 34'40"8; 37. Vatanen-Renucci (Ford Fiesta R2T) a 35'30"7; 38. Dubert-Coria (Citroën DS3 R3T Max) a 35'35"3; 39. Gryck-Kusnier (Peugeot 208 VTi R2) a 36'13"0; 40. Brzezinski-Gerber (Ford Fiesta R2T) a 42'57"8; 41. Foulon-Delarche (Mitsubishi Lancer Evo X) a 44'35"9; 42. Solberg-Barth (Ford Fiesta R2T) a 45'46"7; 43. Ciampi-de la Haye (Ford Fiesta R2T) a 50'15"6; 44. Patel-Hall (Ford Fiesta R2T) a 54'40"2; 45. Pieniazek-Mazur (Citroën DS3 R3T Max) a 58'37"5; 46. Maurin-Ural (Škoda Fabia R5) a 1.04'25"4; 47. Tamrazov-Arena (Ford Fiesta R5) a 1.16'09"2; 48. Burri-Levratti (Renault Clio RS R3T) a 1.20'13"8; 49. Al-Mutawaa-McAuley (Citroën DS3 R3T Max) a 1.20'36"2.

### TAPPE

**1. giornata:** 1. Tanak in 1.01'23"0; 2. Mikkelsen a 4"2; 3. Paddon a 10"2; 4. Ogier a 16"3; 5. Neuville a 20"4; 6. Latvala a 36"6; 7. Lefebvre a 39"4; 8. Breen a 41"1; 9. Camilli a 58"6; 10. Ostberg a 1'06"7.  
**2. giornata:** 1. Tanak in 2.05'37"2; 2. Mikkelsen a 21"3; 3. Paddon a 27"8; 4. Neuville a 43"5; 5. Latvala a 1'04"5; 6. Ogier a 1'08"1; 7. Lefebvre a 1'21"2; 8. Breen a 1'33"2; 9. Camilli a 2'10"6; 10. Ostberg a 2'14"9.

### LE PROVE SPECIALI

**PS1 Mikolajki Arena (2,50 km):** 1. Neuville in 1'46"2; 2. Mikkelsen a 0"2; 3. Tanak a 0"3; 4. Ogier a 0"4; 5. Latvala a 0"7; 6. Lefebvre a 0"9; 7. Paddon a 1"1; 8. Sordo a 1"5; 9. Bertelli a 1"9; 10. Kruuda a 2".

**PS2 Chmielewo (6,52):** 1. Paddon in 3'15"9; 2. Tanak a 0"6; 3. Mikkelsen a 1"1; 4. Ogier a 1"4; 5. Latvala a 1"5; 6. Neuville a 2"1; 7. Lefebvre a 3"1; 8. Ostberg a 4"2; 9. Breen a 4"4; 10. Camilli a 4"5.

**PS3 Wieliczki (17,30):** 1. Mikkelsen in 8'58"6; 2. Ogier a 3"2; 3. Tanak a 3"9; 4. Paddon a 4"1; 5. Latvala a 4"8; 6. Neuville a 7"4; 7. Lefebvre a 9"6; 8. Breen a 10"1; 9. Ostberg a 10"2; 10. Camilli a 11"9.

**PS4 Swietajno (21,14):** 1. Tanak in 10'04"8; 2. Mikkelsen a 1"3; 3. Paddon a 1"7; 4. Ogier a 4"4; 5. Lefebvre a 5"2; 6. Breen a 5"5; 7. Neuville a 5"6; 8. Camilli a 7"9; 9. Latvala a 11"4; 10. Ostberg a 13"3.

**PS5 Stare Juchy (13,50):** 1. Paddon in 6'45"3; 2. Mikkelsen a 1"8; 3. Ogier a 3"6; 4. Neuville a 3"9; 5. Breen a 5"4; 6. Tanak a 5"5; 7. Lefebvre a 5"7; 8. Latvala a 6"9; 9. Camilli a 8"5; 10. Lappi a 13"1.

**PS6 Chmielewo 2:** 1. Tanak in 3'10"7; 2. Neuville, Paddon a 1"8; 4. Ogier a 2"; 5. Mikkelsen a 2"5; 6. Lefebvre a 3"7; 7. Ostberg a 4"6; 8. Latvala a 4"9; 9. Breen a 5"; 10. Sordo a 5"3.

**PS7 Wieliczki 2:** 1. Tanak in 8'50"2; 2. Neuville a 2"4; 3. Ogier, Breen a 3"; 5. Mikkelsen a 3"2; 6. Latvala a 4"9; 7. Paddon a 5"5; 8. Sordo a 7"5; 9. Lefebvre a 9"1; 10. Ostberg a 9"6.

**PS8 Swietajno 2:** 1. Tanak in 9'54"0; 2. Mikkelsen a 3"5; 3. Neuville a 4"7; 4. Paddon a 5"5; 5. Lefebvre, Breen a 7"9; 7. Ogier a 8"1; 8. Sordo a 9"; 9. Latvala, Camilli a 9"1.

**PS9 Stare Juchy 2:** 1. Paddon in 6'39"1; 2. Mikkelsen a 0"7; 3. Ogier a 1"8; 4. Tanak a 1"9; 5. Latvala, Neuville a 3"5; 7. Lefebvre a 3"7; 8. Breen a 5"3; 9. Sordo a 6"5; 10. Ostberg a 7"5.

**PS10 Mikolajki Arena 2:** 1. Ogier, Tanak in 1'46"0; 3. Neuville a 1"2; 4. Sordo a 1"3; 5. Bertelli a 1"7; 6. Latvala a 2"; 7. Ostberg a 2"1; 8. Mikkelsen a 2"2; 9. Lappi, Kruuda a 2"4.

**PS11 Goldap (14,75):** 1. Tanak in 7'26"3; 2. Paddon a 4"2; 3. Mikkelsen a 6"7; 4. Neuville a 7"5; 5. Breen a 8"1; 6. Latvala a 8"5; 7. Lefebvre a 9"8; 8. Camilli a 10"9; 9. Ogier a 13"3; 10. Sordo a 14"5.

**PS12 Stanczyki (25,27):** 1. Tanak in 13'40"7; 2. Mikkelsen a 2"1; 3. Paddon a 4"7; 4. Latvala a 7"; 5. Neuville a 7"4; 6. Lefebvre a 9"2; 7. Breen a 14"2; 8. Ostberg a 15"4; 9. Camilli a 15"7; 10. Sordo a 18"1.

**PS13 Babki (21,02):** 1. Tanak in 10'16"5; 2. Lefebvre a 4"5; 3. Neuville, Mikkelsen a 5"; 5. Paddon a 5"8; 6. Latvala a 6"8; 7. Ogier a 10"6; 8. Breen a 11"4; 9. Ostberg a 13"7; 10. Camilli a 15"6.

**PS14 Stanczyki 2:** 1. Mikkelsen in 13'27"2; 2. Paddon a 0"1; 3. Latvala a 1"4; 4. Tanak a 1"5; 5. Neuville a 3"9; 6. Ogier a 5"2; 7. Breen a 9"1; 8. Sordo a 9"5; 9. Ostberg a 11"8; 10. Camilli a 15"5.

**PS15 Babki 2:** 1. Lefebvre in 10'04"3; 2. Mikkelsen a 1"2; 3. Neuville a 1"3; 4. Tanak a 2"6; 5. Paddon a 3"5; 6. Ogier a 3"8; 7. Latvala a 5"6; 8. Breen a 6"2; 9. Ostberg a 8"4; 10. Camilli a 9"6.

**PS16 Goldap 2:** 1. Latvala in 7'29"5; 2. Tanak a 0"2; 3. Paddon a 0"4; 4. Neuville a 1"6; 5. Ogier a 2"7; 6. Mikkelsen a 4"6; 7. Breen a 5"1; 8. Ostberg a 5"6; 9. Sor-

## RALLYCROSS

## HOLJES

# Bakkerud firma il bis con Focus

HOLJES – Dopo una breve pausa, il World Rx riprende da dove ci aveva lasciati, vale a dire con un'altra vittoria di Andreas Bakkerud. Il norvegese, dopo essersi imposto nella gara di casa a giugno, ha bissato il successo nello scorso week-end in Svezia, ad Holjes. Impressiona l'escalation di risultati del norvegese, capace di rimontare ben 22 punti ad Ekstrom, ancora leader della classifica, in sole due gare. Bakkerud ha sfruttato le prime corse per "cucirsi addosso" la nuovissima Focus SuperCar nata dalla patnership tra Ford Performance e Hoonigan Racing Division, e adesso sembra veramente un cliente ostico anche in ottica campionato. Secondo posto in Svezia per Loeb. Il cannibale si avvicina sempre più alla vetta ed ormai ha il ritmo per giocarsi la vittoria in qualunque gara. Il francese ha preceduto il compagno Timmy Hansen, che dopo una prima parte di stagione decisamente in sordina è tornato stabilmente nelle posizioni che contano, anche se non ha ancora centrato nessun successo in questa stagione. Quarta piazza per Anton Marklund, su Volkswagen Polo, che precede la vettura gemella di Kristoffersson, idolo di casa che ha ottenuto il primo piazzamento al termine degli heats di qualificazione senza però riuscire poi a confermarsi nelle fasi finali. Ultima piazza a causa di problemi per Mattias Ekstrom, che comunque rimane leader della classifica assoluta. Proprio lo svedese non ha approfittato dell'assenza di Petter Solberg nella finale per staccarlo ulteriormente in classifica. Il gap tra i due rimane sempre di 5 punti. Dopo sei appuntamenti il campionato si fa sempre più emozionante con Ekstrom e Solberg che godono ancora di un buon vantaggio sugli inseguitori, ma che devono tornare subito a vincere se non vogliono essere ripresi. Ora il Campionato si ferma oltre un mese e ritornerà ad agosto in Canada, per la seconda parte della stagione.

Gianluca Liocce

## WRX

Holjes (S), 2-3 luglio 2016

**Finale:** 1. Bakkerud (Ford Focus-HRD) in 4'40"614; 2. Loeb (Peugeot 208-TPH) in 4'43"742; 3. T. Hansen (Peugeot 208-TPH) in 4'44"767; 4. Marklund (Volkswagen Polo-VWRXS) in 4'46"258; 5. Kristoffersson (Volkswagen Polo-VWRXS) in 4'52"038; 6. Ekstrom (Audi S1-EKS)

**Semi-finale 1:** T. Hansen (Peugeot 208-TPH) in 4'44"143; 2. Kristoffersson (Volkswagen Polo-VWRXS) in 4'44"708; 3. Ekstrom (Audi S1-EKS) in 4'45"300; 4. Solberg (Citroën DS3-PSWRXT) in 4'46"046; 5.

Heikkinen (Audi S1-EKS) in 4'47"501; 6. Jeanney (Peugeot 208-PHA) in 4'52"927

**Semi-finale 2:** 1. Bakkerud (Ford Focus-HRD) in 4'41"313; 2. Loeb (Peugeot 208-TPH) in 4'42"348; 3. Marklund (Volkswagen Polo-VWRXS) in 4'44"612; 4. Baumanis (Ford Fiesta-WRXTA) in 4'46"753; 5. Gronholm (Ford Fiesta-OMSE) in 4'47"811; 6. Larsson (Audi A1-RL) in 4'52"092

**Campionato:** 1. Ekstrom 142 punti; 2. Solberg 137; 3. Bakkerud 110; 4. Loeb 106; 5. Kristoffersson 106; 6. Hansen 86; 7. Heikkinen 82; 8. Larsson 61; 9. Baumanis 57; 10. Timerzyanov 52.

Salta Bakkerud con la Ford Focus Wrc. A sinistra la Mini di Pezolla



do a 5"7; 10. Lefebvre a 5"9.

**PS17 Mikolajki Arena 3:** 1. Tanak in 1'45"4; 2. Neuville a 0"7; 3. Lefebvre a 0"9; 4. Fuchs a 1"3; 5. Bertelli a 1"5; 6. Ogier, Tidemand a 1"6; 8. Mikkelsen, Sordo a 1"8; 10. Camilli a 2"1.

**PS18 Baranowo (21,25):** 1. Mikkelsen in 10'43"5; 2. Tanak a 2"4; 3. Ogier a 4"4; 4. Latvala a 4"6; 5. Paddon a 5"; 6. Neuville a 9"; 7. Sordo a 17"1; 8. Breen a 18"; 9. Lefebvre a 20"5; 10. Camilli a 22"5.

**PS19 Sady (8,55):** 1. Latvala in 4'32"2; 2. Mikkelsen a 1"8; 3. Tanak a 2"1; 4. Paddon a 3"2; 5. Neuville a 3"5; 6. Ostberg a 4"; 7. Camilli a 5"5; 8. Sordo a 6"2; 9. Breen a 8"2; 10. Solberg a 10"2.

**PS20 Baranowo 2:** 1. Latvala in 11'18"5; 2. Ogier a 4"8; 3. Mikkelsen a 5"4; 4. Neuville a 19"1; 5. Paddon a 19"1; 6. Lefebvre a 23"2; 7. Breen a 27"4; 8. Camilli a 27"9; 9. Suninen a 38"9; 10. Ostberg a 40"4.

**PS19 Sady 2:** 1. Ogier in 4'47"0; 2. Latvala a 0"7; 3. Neuville a 1"5; 4. Lefebvre a 6"1; 5. Mikkelsen a 7"5; 6. Paddon a 9"4; 7. Breen a 10"6; 8. Ostberg a 12"4; 9. Tanak a 17"2; 10. Bertelli a 19"5.

## SALITA CIVIM

### 66° Trento-Bondone

Resoconto della gara a pag. 70  
Trento, 2-3 luglio 2016

**Assoluta:** 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytek) in 9'07"66; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Rpe) a 31"44; 3. Fattorini (Osella Pa2000 Honda) a 36"55; 4. Scola (Osella Pa2000 Honda) a 41"06; 5. Liber (Gloria C8P Evo Suzuki) a 46"38; 6. Ligato (Osella Pa21 Evo Honda) a 55"36"; 7. Svoboda (Lola-Cms Evo Judd) a 58"10; 8. Degasper (Lola Dome) a 1'01"42; 9. Brucocoleri (Osella Pa2000 Honda) a 1'01"82; 10. Bottura (Osella Fa30 Zytek) a 1'06"37.

### Classifica dei gruppi

**Racing Start:** 1. Pezzolla (Mini Cooper) in 12'14"10; 2. Liuzzi (Mini Cooper) a 6"47; 3. Lopez (Mini Cooper) a 33"82; 4. Scappa (Renault New Clio) a 37"14; 5. Cappello (Honda Civic) a 39"66.

**Gr. N:** 1. "O Play" (Mitsubishi Lancer Evo) in 11'29"93; 2. Biciato (Mitsubishi Lancer Evo) a 0"43; 3. Allieri (Mitsubishi Lancer Evo) a 53"69; 4. Regis (Peugeot 106) a 55"41; 5. Accorsi (peugeot 106) a 1'01"90.

**Gr. A:** 1. Nones (Citroën C4 Wrc) in 10'59"62; 2. Pedroni (Mitsubishi Lancer Evo) a 12"76; 3. Cenese (Renault Clio Rs) a 11'50"68; 4. Ceolan (Renault Clio Williams) a 54"19; 5. Bommartini (Honda Civic Ek4) a 59"75.

**E1-E2S:** 1. Gramenzi (Alfa Romeo 155 Dtm) in 10'57"12; 2. Valentini (Peugeot 207 S2000) a 29"92; 3. Longhi (Ford Mondeo SuperTurismo) a 36"82; 4. Pisano (VW Golf) a 40"40; 5. Ghirardo a 41"60.

**GT:** 1. Cristoforetti (Porsche 911 GT3 R) in 10'49"16; 2. Ghezzi (Porsche 997 GT3 R) a 3"99; 3. Gaetani (Ferrari 458 Challenge) a 15"33; 4. Baruchelli (Porsche 997 Cup) a 20"38; 5. Ragazzi (Ferrari 458 Challenge) a 24"17.

**CN:** 1. Ligato in 10'03"02; 2. Turatello (Osella Pa21 Evo) a 39"85; 3. Gallini (Tatuu Py012) a 1'01"81. **E2Sc:** 1. Faggioli in 9'07"66; 2. Fattorini a 36"55; 3. Brucocoleri a 1'01"82.

**E2Ss:** 1. Merli in 9'39"10; 2. Scola a 9"62; 3. Liber a 14"94.

# L'OUTLET DI

**AUTO  
SPRINT**

per informazioni  
outlet@autosprint.it

## OFFICINA

**Sverniciatura ad acqua ad altissima pressione**

**Silemotori**  
La potenza dell'acqua al vostro servizio

SERVIZIO DI RITIRO E RICONSEGNA

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

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

## ACCESSORI



**BELLISSIMO OROLOGIO** Cartier by Ferrari, in acciaio, automatico, anno 1990, con certificato di garanzia in originale, scatola originale Ferrari, da concorso. Per informazioni telefonare 0923.998756 338.5034756.

## MOTORI

**MOTORE ALFA ROMEO** Gruppo A, 3000 V6, 12 valvole, nuovo completo con componenti ufficiali, realizzato da noto preparatore, euro 18.000 trattabili. Tel. 342-7258444.

## RIVISTE

**RICERCA AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

**VENDO AUTOSPRINT** dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo

## SPORT

### SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



**VENUTO CENTRA IL SUCCESSO IN SUPER POLE** - Ha avuto un finale quanto mai rocambolesco la Super Pole Position Cup di casa Selezione, con la stragrande maggioranza dei piloti che si sono migliorati, proprio nell'ultimissimo tentativo disponibile. Alla fine, ad issarsi in cima alla classifica, è stato il velocissimo pilota siciliano, Nicola Venuto, che con un "ultimo assalto" al cardiopalma, ha fatto suo il primato e si è aggiudicato il "Super Casco Selezione". E sempre in tema di Caschi Snp, sono stati premiati, per gli ottimi risultati conseguiti in pista, i piccoli driver della Selezione Nazionale Piloti (nella foto da sinistra verso destra) Melania Motta, Christian Iarrera, Luca Zimbone, Vincenzo Orifici, Sebastiano Cultraro, Gabriele Garozzo, Carlo Lipari e Paolo Costante. Un caschetto, è andato anche a Simone Parisi, assente durante la premiazione, ma sempre presente e velocissimo in pista. Per info: selezionenazionale@alice.it.

dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

## CORSI

**Scuola Piloti Milano**  
Corsi di pilotaggio formula

www.scuolapilotimilano.com

**CORSO DI PILOTAGGIO** Formula 3 Renault Junior Monza a Lombardore (TO), Franciacorta (BS), Varano (PR), Cremona, Cervesina (PV), Monza. Provini per i migliori allievi presso ottime Scuderie. Formula Junior Monza 1 giro gratis, pagando un giro. Formula Renault 1 giro gratis, pagando 6 giri. Telefonare al mattino escluso sab.-dom. 339.3112287. Sito www.scuolapilotimilano.com

**L'Outlet. Il modo migliore per comunicare i vostri annunci a tema motorsport.**

Tel. 051.6227.270 mail outlet@autosprint.it

**AUTO  
SPRINT**

CONTI EDITORE

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

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

**Abbonamenti** DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonamenti.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2015 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: BPIITRXXX).

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

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

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

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

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

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

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

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

**Banche Dati di uso redazionale**

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

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): Alberto Sabbatini

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI



Accertamenti  
Diffusione Stampa



Le F.1 sono tornate a Imola: nella festa di patron Gian Carlo, le Minardi hanno svolto la parte del leone, nella foto, ma non sono state le sole

LETTORI FELICI PER LA FESTA DEDICATA AL PATRON FAENTINO

## Giorno di gloria per Minardi

Sabato 25 giugno sono andati ad Imola per la prima edizione del Minardi Day. Appena arrivato in circuito ho avuto subito la sensazione di trovarmi insieme a tanti amici e veri appassionati con tanta voglia di rivivere una Formula 1 che non c'è più. Finalmente il circuito del Santerno, dopo tanti anni, ha "sentito" suoni e motori che cantavano come da tanto non succedeva. Le monoposto erano tante, con tutte le Minardi e le Toro Rosso che parcheggiate una accanto all'altra facevano una bella mostra e mostravano l'evoluzione che nel corso di questi anni c'è stata in F.1. Tanta attività in pista con la meravigliosa M189 guidata da Pierluigi Martini, la Ferrari 643 che ha

fatto tremare la terra con il suo V12, la splendida Fondmental di Groullard del 1991, le Minardi di ultima generazione e quelle del 1986 e 87 spinte dal turbo della Motori Moderni. Una vera festa con tanti piloti e personalità del mondo del motorsport presenti, che hanno arricchito una giornata che ci voleva, per noi appassionati. Nei box anche tante F.1 che non hanno girato, come la Ferrari mondiale di Lauda del 1975 e la pazzesca F92A del 1992 di cui mi sono innamorato follemente. Una festa del motorsport grazie anche ad un sole caldo e splendido come nei migliori weekend di fine aprile inizio maggio, quando Imola era presente nel calendario. Grazie a Giancarlo

Minardi per aver organizzato e permesso tutto questo.

**Andrea Ettore**

Appena entrati al museo dell'Autodromo Enzo e Dino Ferrari, a Imola, si può notare una bellissima dedica di Marino Bartoletti al grande Checco Costa. "Ci sono uomini che hanno fatto la storia della nostra patria, ma che non figurano sui libri di storia. Eppure molto spesso questi uomini sono nei nostri cuori più di quando non ci siano coloro che vengono considerati maestri o eroi...". Queste parole vorrei dedicarle e aggiungere nella lista della storia un'altra persona che ha fatto e scritto un pezzo di storia della F.1 italiana: Gian Carlo. Proprio lui sabato 25 giugno al Historic Minardi Day ha fatto vivere a me e al mio gruppo dell'ex Minardi club Lauria un giorno straordinario. Un giorno di storia vissuta nel passato e nel presente con macchine, piloti, meccanici, ingegneri, ex club e tanto altro. Un grazie di cuore a Gian Carlo gli è stato espresso direttamente, ma voglio farlo anche tramite voi come vostro lettore storico e per ringraziarvi della stupenda foto "Minardi i giorni più belli", pubblicata sul numero 25.

**Francesco Carlomagno**

*L'Historic Day fortemente voluto da Gian Carlo Minardi è stato un grande successo, non solo per quantità di piloti, personaggi, F.1 e pubblico presenti, ma anche per la qualità delle interazioni squisitamente umane che hanno caratterizzato in ogni momento l'evento. Un'esperienza positiva e indicativa, che andrà certamente ripetuta, come dimostrano anche i riscontri di queste belle lettere.*

ESALTA IL PILOTA QUADRIAMPUTATO CHE HA CORSO A LE MANS

## Sausset, un eroe

Grazie per aver raccontato su Autosprint la splendida storia di Frédéric Sausset, che incredibilmente su internet è stata trascurata (ci sono solo articoli in francese). E soprattutto grazie al nostro meraviglioso Sport, che permette questi momenti, in qualsiasi altro sport ci vogliono le discipline apposite, "da noi" normodotati e diversamente abili corrono assieme e non in una serie di quart'ordine, ma alla 24 Ore di Le Mans piuttosto che nel mondiale turismo o con le Gt (come il nostro Zanardi ha già brillantemente dimostrato).

Giacomo Bongrazio  
Primiero San Martino di Castrozza (Tn)

*Autosprint ha preso una posizione ben chiara: l'impresa di Sausset a Le Mans è tale da rappresentare uno dei momenti più belli, vivi e commoventi nella storia dello Sport.*

**AUTO SPRI NT**

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

Direttore responsabile  
**Alberto Sabbatini**  
[a.sabbatini@autosprint.it](mailto:a.sabbatini@autosprint.it)

Vice direttore  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
051.62.27.226

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
051.62.27.220

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
051.62.27.227

Segreteria  
[segreteria\\_as@autosprint.it](mailto:segreteria_as@autosprint.it)  
051.62.27.111

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

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

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

Foto F.1: **Ercolo Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images.com, Massimo Bettiol, Getty Images, Oliver**  
Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**  
Tecnica: **Craig Scarborough**  
Humour: **Giorgio Serra**  
Testi: **Pino Allievi, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Enrico Rosi Cappellani, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**  
Statistiche: **Michele Merlini**

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

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto MOTO SPRI NT** **IN MOTO**  
**AM** **QUERIAMO SPORNO** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**



# Per la vostra passione, la sfida più alta.

## COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



Tornanti, salite, valichi. È la Coppa d'Oro delle Dolomiti. Una sfida come nessun'altra, dove il fascino della storia si incontra con quello delle montagne più belle del mondo. Una sfida riservata a chi non si accontenta delle pianure.

Dal 1947.

# 2016

## 21 | 24 luglio CORTINA D'AMPEZZO

Iscrizioni online: [www.coppadorodelledolomiti.it](http://www.coppadorodelledolomiti.it)  
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984

 **meet**  
COMUNICAZIONE

CONCESSIONARIA DI   
AUTOMOBILE CLUB  
BELLUNO

  
Automobile Club d'Italia



 **SPORT**



CON IL PATROCINIO



Comune di  
Cortina d'Ampezzo



Comune  
di Belluno



SONNENSTADT LIENZ  
Stadt am Fuße der Süßen

REGIONE DEL VENETO

  
Dachstein-Tirol

MEDIA PARTNER











Automobile Club d'Italia

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

AUTODROMO  
NAZIONALE  
MONZA



2|3|4  
**SETTEMBRE**  
**2016**

**ACQUISTA ORA SU**  
**[www.monzanel.it](http://www.monzanel.it)**  
Tel. 039/2482239

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