

AUT 6.50 € - BE 6.00 € - F 6.50 €
MC, CÔTE D'AZUR 6.50 € - P 6.50 €
PE 6.50 € - S 6.50 € - S 6.50 €
CH 6.70 CHF - CR 6.00 - GR 6.00 - USA 9.95

AUTO SPRI NT

n. 18

Anno LVI Settimanale 2-8 maggio 2017

3 Euro (Italy only)



Poste Italiane SpA - in AP - DL 352/2003 (conv. in L. 46/2004) art. 1, c.1, DCB Bologna



COLOMBO

VETTEL ALLUNGA IN TESTA

Seb chiude 2° e si porta a +13 da uno spento Hamilton. Primo podio 2017 per Kimi

GP RUSSIA

Avrebbe dovuto essere solo un **comprimario**. Ha **artigliato** alla grande il primo centro in F.1. Adesso **Valtteri** può diventare la **variabile impazzita** di un **Mondiale** che non finisce di stupire e dove la **Mercedes** è tornata al **comando**



GETTY IMAGES

BOTTAS DI VITA




**EUROPEAN
LE MANS
SERIES
WEEK-END**

13, 14 MAGGIO 2017
AUTODROMO NAZIONALE
MONZA



→ INGRESSO: 10 EURO

ACQUISTA ORA IL TUO BIGLIETTO SU
WWW.MONZANET.IT

 **REBELLION**
SWISS EXCLUSIVE TIMEPIECES





La bellezza dell'effetto sorpresa

È il Mondiale di F.1 con la costante dell'effetto sorpresa, quello che dopo quattro round si diverte ancora a giocare con le corinarie degli appassionati e strapazza ogni tipo di previsione, qualsiasi teoria elaborata in un inverno di troppe sicurezze. Si celebra il primo trionfo in F.1 di Valtteri Bottas, quello che doveva essere solo un comprimario, una sorta di sparring partner per sua Maestà Lewis Hamilton. Vince alla grande il finlandese che un successo come questo lo insegna da più di ottanta Gp. Urla al mondo tutta la sua gioia e con lui festeggiano un po' tutti. Lo fa Toto Wolff, che grazie al ragazzo sul quale punta da tanto ritrova la vetta del Mondiale Costruttori con la Mercedes che ora s'è riportata davanti di 1 punto nella corsa al titolo. Lo fa anche Sebastian Vettel, che chiude al secondo posto e va a più 13 su Lewis Hamilton nel Mondiale Piloti. Fa festa pure Kimi Raikkonen, per la prima volta sul podio, che dice di essere contento per la vittoria del suo connazionale col quale spesso ha bisticciato in pista. Si arriva pure al paradossale di vedere correre ad abbracciare Bottas anche il suo compagno di squadra, finito giù dal podio e che ha detto di aver seguito gli ultimi giri da urlo di Valtteri sui mega-schermi disseminati lungo

la pista di Sochi. Quella pista che aveva visto la Ferrari partire dalla prima fila (un evento che non si verificava da quasi dieci anni) per dare la scalata a una nuova vittoria. È finita invece con il 2 a 2 messo a segno dalla Mercedes soprattutto per merito del sostituto di Nico Rosberg che grazie a una partenza intrepida e decisa s'è regalato quel successo che ora farà chiudere la bocca ai suoi detrattori. Così, con Bottas divenuto il terzo incomodo, il Mondiale dei Nuovi Mostri divenuto

più bello che mai anche se per ora ristretto ai soli piloti Mercedes e Ferrari. Già, ma sarà davvero solo un terzo incomodo Valtteri? Oppure diventerà un cliente davvero scomodo soprattutto per Hamilton? La domanda è stata girata direttamente a Niki Lauda alla fine del Gp di Russia e la risposta è stata la seguente: «È tutto a posto, anche perché di base il finlandese non parla». Per lui però adesso parlano soprattutto i risultati: non si può non iniziare a pensare a una nuova rivalità in casa Mercedes sulla stessa falsariga del 2016 tra Hamilton e Rosberg. Stiamo correndo un po' troppo? Può essere e l'unico modo per scoprirlo sarà quello di stare sempre connessi a una F.1 che è tornata a regalare spettacolo e incertezza fino all'ultima curva dell'ultimo giro. ●

NOTA PER I LETTORI

A PARTIRE DAL PROSSIMO NUMERO AUTOSPRINT ANCHE IN SICILIA E CALABRIA SARÀ IN EDICOLA DAL MARTEDÌ

domenicaserre



FORMULA UNO

- 10** GP RUSSIA IL COMMENTO
- 18** GP RUSSIA L'ANALISI
- 24** GP RUSSIA IL PUNTO TECNICO
- 26** GP RUSSIA AUTOSPRINT AWARD
- 30** GP RUSSIA VISTO DA MINARDI
- 32** GP RUSSIA LAUREATI
- 36** GP RUSSIA IL PADDOCK
- 38** GP RUSSIA IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 42** WEC PORSCHE GT
- 46** INDY ALESI PARLA DI ALONSO
- 60** DTM MORTARA SENZA LIMITI
- 62** WTCC VOLVO LASCIA IL SEGNO
- 64** F3 ATTENTI A QUEI TRE
- 66** GT OPEN DOPPIETTA LEXUS
- 68** TRICOLORE GT VENTURI-GAI
- 72** CARRERA CUP BABY BOOM
- 79** CIVM SCOLA FA IL COLPACCIO

RALLY

- 48** WRC NEUVILLE CHE RIMONTA
- 54** CIR DOPO IL DRAMMA
- 56** CIWRC AL VIA

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 6** UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 8** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 16** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 20** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 22** BASTIAN CONTRARIO
- 58** RALLYSPRINT
- 59** PISTASPRINT
- 80** LE CLASSIFICHE
- 81** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

GP

RUSSIA

LA GARA
IN UN CLIC





Il buon giorno si vede dal **via**

Pronti-via e a Sochi le Ferrari di Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen, dominatrici in qualifica, sembrano avviarsi con lo spunto giusto anche in gara. Sembrano e basta, maledizione, perché le monoposto ingoiano le prime decine di metri ed è sempre più la Mercedes di Valtteri Bottas a essere animata da un guizzo quasi demoniaco che gli permette di infilarci nel modo giusto alla prima frenata. E, soprattutto, d'uscire al comando dalla prima curva. Il momento determinante del Gp di Russia 2017 è questo. Potevano distribuire le coppe già dopo la prima piega e nulla sarebbe cambiato nella logica della competizione...



di Giorgio Terruzzi

La sindrome del **biondo**

PER HAMILTON IN MERCEDES C'È SEMPRE UN FILO D'ANSIA PRIMA ROSBERG E ADESSO BOTTAS... GINETTO, SVEGLIATI!

Che Bottas cominciasse ad assomigliare a Rosberg, allo scadere di aprile (il più crudele dei mesi) era una eventualità remotissima. Soprattutto nel crapone di Ginetto, tutto preso a vedersi già in un nuovo look, magnifico come un tatuaggio maori. Lui, splendido e splendente, che se la gioca e la vince contro Seb il biondo. Altro che quel biondino là, un viziato del cavolo, che se ne stia a casa, fuori dai piedi e ciao. Invece capita che un altro biondissimo, dal nome assurdo, dal cognome più preoccupante - Bottas, appunto ha già imparato a fare il fenomeno, ai suoi danni, per giunta. Un avviso tramite pole, in Bahrain; una vittoria guadagnata e sudata a Sochi. Mentre Hamilton navigava, staccatissimo, al quarto posto. Una posizione che in questa Formula Uno equivale all'ultima.

Dunque, non è soltanto un problemino che riguarda la corsa al titolo, visto che Gino accusa già 13 lunghezze di ritardo da Vettel.

Sono 10 soltanto, invece, i punti di vantaggio sul finnico argentato. Il quale, peraltro, oltre ad essere il cocco di Mr. Toto, ha riportato la Mercedes in testa al Mondiale Costruttori proprio in Russia. Una impresa che vale encomio doppio, oltre al centro della scena. E che mette la coppia in una situazione di sostanziale parità pensando al futuro prossimo ma anche al passato recente. Dentro il quale Hamilton ha mostrato una sequenza di scene inguardabili se parliamo di un pluricampione del mondo, noto per essere il più bravo della comitiva, tutto preso a passare alla storia come un fenomeno assoluto. Cosa capitati a questo ragazzo molto preso dalle sessioni fotografiche, dalle serate chic, dalla sciambola dello star-system, non è del tutto chiaro. E non pare corretto

nemmeno attribuire alla sua vita privata ogni passo incerto. Forse, più semplicemente, Hamilton è fuori forma. Oppure ha commesso qualche errore di valutazione sia sulle proprie capacità, sia su quelle del compagno finlandese, per non parlare della Ferrari, una macchina che, a questo punto, costituisce la preoccupazione più rilevante per l'intera Mercedes. Fatto sta che in due gare, mentre Bottas aumentava ritmo e qualità, Ginetto perdeva colpi in sequenza. In qualifica, prima che in gara, vale a dire nel suo regno più sicuro. Quindi, serve una replica. E serve darla in fretta. Anche perché, come dimostra proprio Bottas, come ha dimostrato Rosberg e come è accaduto per Vettel negli ultimi dodici mesi, ogni valutazione sui piloti subisce brusche virate in men che non si dica. Forse ad Hamilton serviva pestare il musetto sui nervi, assai più robusti del previsto, di Bottas. Vedremo. Intanto proprio Gino ha mancato un vero corpo a corpo con Vettel, nelle prime quattro corse, nonostante la meni da mesi su quanto sia bello confrontarsi con il cruccio della Ferrari. Mentre Bottas, nel giorno della sua prima vittoria in carriera, con tutte le emozioni e le pressioni del caso, a Vettel ha saputo tener testa dopo averlo passato al via.

Com'era quella massima? "Meditate, gente, meditate...". Ecco, caro Gino, invece di andare a zonzo circondato da fotografi e belle girls, mi sa che ti serve una cripta, un bel posticino isolato dove riflettere e ripartire. Anche pensando a Vettel, a tutti noi. Lottare contro Hamilton, con tutto il rispetto, non è mica come battersi con Bottas. Uno che andrà anche fortissimo, ma scalda meno di un camino spento, povero cucciolo, freddo com'è. ●

GETTY IMAGES





**ABBRACCIO MICA
TANTO FRATERO**

Hamilton a Sochi
si complimenta
col fresco
neovincitore Bottas.
Non può fare
altrimenti che
comportarsi da
gentleman, ma ora
per Ginetto urge
veloce e perentoria
rivincita...

GP RUSSIA

GAS A TAVOLETTA



di Pino Allievi

Sconfitta che ci può stare

ARRIVABENE HA RAGIONE: SEB IL GP L'HA PERSO AL VIA. E KIMI NON HA PIÙ IL GUIZZO E LA VERVE PER RIUSCIRE A APPROFITARNE. MA VA BENE COSÌ QUESTA FERRARI PIACE LO STESSO

Maurizio Arrivabene avrà pure mille difetti, ma non si può dire che non sia sincero: «*Abbiamo perso la corsa alla prima curva*», ha detto non appena gli è stato allungato un microfono sotto la bocca. Eh sì, la Ferrari ha perso proprio lì. Con entrambi i piloti. Perché uno, Vettel, può anche sbagliare qualcosa. Ma l'altro si suppone che invece la partenza l'azzechi. Invece no. Raikkonen ha avuto un'esitazione. Piccola. Quanto è bastato per ritrovarsi indietro e doversi riscattare con una frenata al limite per restare almeno terzo. Bravo. È stata una delle più belle manovre che gli abbiamo visto fare nel corso di un 2017 in cui, sinora, ha rimediato solamente un podio. Troppo poco e lo sa anche lui, dopo che nel colloquio che ha avuto con Sergio Marchionne ha capito che dovrà darsi una mossa, a prescindere da una conferma o meno. Se tanti propendono per il no al posto in squadra nel 2018, c'è comunque Vettel che lo difende a spada tratta perché in tal modo cautela gli interessi propri. Che non sono certo quelli di trovarsi accanto gente scomoda come Verstappen, Ricciardo o Hamilton, ma di continuare nel quieto (e silenzioso) vivere con l'amico Kimi.

In Ferrari serve comunque un pilota di brio, col coltello tra i denti, capace di subentrare quando Vettel latita. Senza nulla togliere a Sebastian, la cui bravura in presenza di un'ottima macchina come le Red Bull di ieri e la Ferrari di oggi, è fuori discussione. In realtà, Vettel ha ritrovato la calma dei momenti migliori e mi è piaciuto il modo in cui ha assorbito la sconfitta in una gara che doveva essere sua. Nessuna isteria, la consapevolezza di aver perso tutto al via, ma anche la lucidità di guardare le cose dal verso giusto, con la Ferrari che per quattro gare di fila, su quattro tracciati tecnicamente molto diversi, si è difesa spesso attaccando. La sconfitta di Sochi è venuta da un dettaglio. E se è vero che i mondiali si vincono sulle sfumature, la Ferrari c'è stata eccome, nello scorso week-end in Russia, dove ha

LA PRESSE

COPPIA BEN ASSORTITA MA KIMI NON PUNGE PIÙ

Sotto, Vettel e Raikkonen vicini subito dopo il via e, a sinistra, complimentarsi l'un l'altro al termine della corsa, che ha visto Seb secondo e Kimi terzo. Nel gran giorno del primo trionfo in F.1 di Valtteri Bottas



SUTTON-IMAGES.COM



dimostrato la grazia con la quale poggia sulle nuove Pirelli oltre alla versatilità di una vettura che è forte nelle curve veloci così come nelle frenate e ripartenze da curve lente, tanto da permettere tattiche variegata in gara e persino strategie diverse per i suoi piloti in qualifica, come è accaduto alla vigilia quando è poi arrivata l'agognata conquista della prima fila. Una novità felice, che nessuno poteva prevedere. Anche se poi la Mercedes, in gara, è stata un'altra cosa. Ma solo con uno dei suoi piloti. Vettel è una garanzia, lo sappiamo. Raikkonen va preso per quello che è nella seconda parte della sua carriera. Un pilota di enormi potenzialità, con una guida magica quando vuole o quando la macchina glielo consente.

Ma oggi, da Kimi, non ci si può aspettare il tocco in più o il fuoco d'artificio che possono dare piloti freschi e incalzati come Ricciardo o Verstappen. Il finlandese è diventato un uomo che ha nella regolarità la qualità migliore. Porta sempre al traguardo la macchina e non è poco. Peccato che, a differen-

za dell'altro finlandese che guida la Mercedes, da tempo non mostri più gli artigli necessari per salire sul primo gradino del podio. Sempre che non ci smentisca alla prossima gara, perché Kimi quando meno te l'aspetti diventa effervescente come il suo fantastico (ma inutile) finale di gara di Sochi. E anche come il secondo posto in griglia di sabato scorso quando, senza una sbavatura all'ultima curva, sarebbe andato nei pressi della pole. Va preso com'è, perché oramai le critiche che gli si possono muovere sono già tutte note, scontate, ripetute, al pari degli appunti che fanno le nonne o le vecchie zie ai nipoti che tirano mattina il sabato notte. La Ferrari è questa, non le si può aggiungere nulla al momento. E ralleghiamoci che sia così: forte, equilibrata, a volte imprevedibile (quanto lo desideravamo!), spesso sorprendente. Godiamocela momento per momento come le giornate tiepide di primavera che ci fanno togliere il maglioncino proiettandoci verso l'estate. I giudizi perentori e i processi sembrano cose d'altri tempi. E altre epoche. ●



GP RUSSIA

IL COMMENTO



di Andrea Cordovani

Con quella faccia un po' così, quell'espressione un po' così che hanno loro a Nastro la diventa difficile scoprire che cosa possa passare per la testa di Valtteri Bottas nel Momento Supremo, sul primo gradino del podio mentre in sottofondo si sente l'inno finlandese. Sorride composto, scuote la testa. Alza piano piano il braccio e fa ciao-ciao con la manina. Poi solleva in cielo la coppa. Altro movimento lento, come se quel trofeo inseguito fin da bambino dal 29enne dagli occhi di ghiaccio, adesso pesasse davvero. Ma è solo l'ultimo sforzo, la vera liberazione dopo una partenza a razzo e una vittoria arrivata con pieno merito e dopo un grande brivido. Il linguaggio del corpo di Bottas non parla lo stesso idioma di quello che gli passa per la testa. Prova a spiegarlo lui a posteriori il cocktail di sensazioni che sta vivendo. E ci riesce fino a un certo punto. «*Ci sono volute più di 80 gare, ma ne è valsa la pena di aspettare - racconta -. Non mi sono ancora reso conto di aver vinto, ci vorrà un po' di tempo. Devo dire che normalmente io non sono un tipo troppo emotivo, ma sentire l'inno finlandese è stato qualcosa di davvero speciale per me. È stata una bella sensazione, quasi surreale. È la mia prima vittoria, ma speriamo che sia solo la prima di una lunga serie*».

Toto Wolff l'aveva detto

L'aveva detto Toto Wolff ad Autosprint all'indomani del Gp d'Australia. «*La sorpresa quest'anno può essere senza ombra di dubbio Valtteri Bottas. Hamilton e Vettel sono i favoriti. Per tanti il finlandese è solo il nuovo ragazzo della Mercedes in pochi lo considerano un pericolo reale per Lewis, non è sicuramente il favorito, ma gli può anche andare bene...*». Parole profetiche quelle del Capo della Stella per mutare il copione di un Mondiale 2017 in cui l'effetto sorpresa sembra la costante. I nuovi mostri sono così quelli come il nuovo bomber al quale in pochi concedevano qualche chance a inizio campionato. Tutti lo vedevano schiacciato nel confronto con Hamilton. Sbranato dal Lewis famelico. Impaurito nel confronto col tre volte campione del mondo, compagno di squadra specializzato nel distruggere le speranze altrui. E invece dopo 4 Gp con la Mercedes che fu di Rosberg il finlandese le ha suonate di santa ragione al collega, finito addirittura giù dal podio e pure abbastanza frastornato. Deve giocarsi la riconferma a suon di risultati è stato il man-

A SEGNO IN F1 CI PROVAVA DAL 2013

Classe 1989, nato il 28 agosto, Bottas può finalmente festeggiare la sua prima vittoria in F1, dopo che aveva debuttato nei Gp nel 2013 su Williams. Valtteri è alla prima stagione in Mercedes, dove ha sostituito il campione del mondo in carica Nico Rosberg, che si è ritirato dalle corse a fine 2016



Bottas di



SUTTON-IMAGES.COM

vita

VALTTERI SPIAZZA TUTTI CON UN VIA DA URLO E UNA GARA PERFETTA CHE VINCE CON MERITO, DAVANTI ALLE ROSSE DI SEB E KIMI. HAMILTON SOLO 4° DOPO UNA PROVA INCOLORE

tra invernale. E Bottas lo sta facendo alla grande. È tutto suo il merito se la Mercedes ha pareggiato il conto alla voce vittorie con la Ferrari e ora è tornata in vetta al Costruttori. È merito della sua partenza al fulmicotone se la W08 ha avuto la meglio sulla SF70H in una corsa davvero palpitante, rimasta in bilico fino all'ultima curva dell'ultimo giro.

Partenza davvero lanciata

Già, vero. Come è vero che però tutto si è deciso alla partenza in vista della seconda curva, quella che alla vigilia era stata decretata piega decisiva nei destini del Gp. Le due Ferrari partivano dalla prima fila alle loro spalle le due Mercedes. È qui che Bottas ha compiuto il suo capolavoro balzando davanti a tutti e filando via. «*Non siamo riusciti a sfruttare la prima fila conquistata. Era fondamentale mantenere le posizioni dopo la prima curva* - ha sottolineato a fine Gp il team principal della Rossa, Maurizio Arrivabene -. *Ma non ci siamo riusciti. La partenza è stata quella che ha determinato anche l'arrivo. Ed è un peccato perché Vettel e Raikkonen sino stati protagonisti di un finale di gara straordinario. Adesso abbiamo dei compiti per casa da svolgere, in modo da migliorarci anche nelle partenze. Proprio in tal senso potevamo fare meglio, penseremo adesso al prossimo Gp*». Grande protagonista del weekend di Sochi, la Ferrari ha così visto sfumare una vittoria che sembrava davvero a portata di mano. Invece Valtteri Bottas da Nastola ha compiuto l'impresa. Quella che ha finito per applaudire anche Lewis Hamilton, il grande sconfitto del week end in Russia. «*È un risultato fantastico per lui e per il team, specialmente per il fatto che le Ferrari erano entrambe in prima fila e sono state dominanti nell'ultima gara - ha detto l'inglese -. È grandioso, ha lottato alla grande. Sono riuscito a vedere un po' negli schermi negli ultimi venti giri e ho visto la battaglia ravvicinata che ha avuto con Sebastian. Un lavoro fantastico da parte sua*».

Anche Kimi contento per Bottas

«*Yeeeeesssss*», ha urlato Bottas appena avuta la certezza della conquista della prima vittoria in F1. Per lui sembrava davvero una maledizione. E invece è riuscito nell'impresa nonostante una Mercedes «*molto principessa capricciosa*» (per dirla con le parole del boss Wolff). Il Martello stavolta è stato lui con una guida da maestro, sempre costante coi tempi. Unica sbavatura un lungo nel quale ha quasi accarezzato il muro e spiattellato uno pneumatico. Troppo poco per fermare la sua fuga verso la vittoria nonostante la strenua pressione di Vettel. Così alla fine in piena trance da prestazione Bottas voleva addirittura uscire dalla W08 senza neanche togliere il volante, prosciugato dalla fatica e dalla tensione. Lo ha abbracciato il suo vecchio compagno di squadra Massa, lo ha abbracciato il suo nuovo compagno Hamilton. Si è preso le pacche sulle spalle di Vettel. E dulcis in fundo ha ricevuto anche i complimenti da Kimi Raikkonen finito anche lui per la prima volta quest'anno sul podio.

«*Sono contento per Valtteri: la gente pensa sempre che abbiamo qualcosa l'uno contro l'altro perché abbiamo avuto un paio di scontri in gara, ma*



COLOMBO

io sono molto contento per lui perché ha vinto - ha spiegato Kimi -. *Non significa poi che io non sia felice che vinca Seb, eh, però è bello per lui e le cose gli stanno andando davvero molto bene. Sono sicuro che potrà andare bene anche in futuro, sarà una battaglia molto ravvicinata tra le due Ferrari e le due Mercedes, quindi sarà un anno entusiasmante. Purtroppo dipenderà molto da quello che accadrà nel primo giro in varie occasioni e poi da lì si svolgerà la gara, però speriamo che vada meglio a me in altri casi, già sono più contento in questo weekend rispetto ai precedenti anche se il terzo posto ovviamente non mi soddisfa pienamente*».

Mondiale dei fantastici 4

La vittoria di Bottas e il primo podio di Raikkonen allargano gli orizzonti del duello Ferrari-Mercedes. Un faccia a faccia totale con i due finlandesi che non si sentono assolutamente delle seconde guide. E in Russia lo hanno ribadito senza nascondersi. «*Non credo di essere la seconda guida e comunque non abbiamo ancora parlato dell'argomento - ha spiegato il ferrarista - Certo se a fine stagione uno dovesse trovarsi ormai fuori gioco per il titolo e l'altro avesse bisogno di aiuto sarebbe normale, ma ora non vedo perché parlarne*». Bottas ha sottolineato: «*In Mercedes non ci sono mai stati numeri 1 o numeri 2. E non vedo perché dovrebbero esserci in futuro. Però è vero che negli ultimi anni il distacco con gli altri team era più ampio, mentre quest'anno anche un piccolo dettaglio può fare la differenza e costare caro. Il team deve fare scelte intelligenti, lo capisco bene. Se dovessi essere più lento e il team mi chiedesse di far passare Hamilton lo farei certamente, ma vale anche il contrario...*». Ebbene

SUTTON-IMAGES.COM



PARTENZA DEL TUTTO DETERMINANTE

Bottas, sopra, raggiante sul podio con Vettel e, a destra, premiato da Putin, ha vinto meritatamente.

Fondamentale per il suo successo il fantastico scatto al via, in alto, che gli ha permesso di bruciare le Ferrari che si avviavano dalla prima fila dopo la pole di Seb e il 2° posto di Kimi



VALTERI, NON NEGA DI SOGNARE IL TITOLO

TENACE, VELOCISSIMO E EFFICACE SIA IN PROVA CHE IN CORSA BOTTAS DOPO IL PRIMO TRIONFO VANTA ANCHE ASPIRAZIONI IRIDATE...

La perseveranza, spesso, paga. Ne sa qualcosa Valtteri Bottas, vincitore del Gran Premio di Russia dopo 81 weekend di gara disputati nella massima serie. Un successo agognato a lungo ed ampiamente meritato per il finlandese, tanto da sembrare una bella favola che si realizza. Il nostro non ha sbagliato praticamente nulla nell'economia di gara: scattato magnificamente dalla terza posizione in griglia, Bottas ha insidiato il poleman Vettel (il numero 77 è stato agevolato in parte anche dall'infelice partenza di Raikkonen) prendendone la scia e guadagnando l'interno in curva 1, iniziando poi a spingere di gran carriera sino all'entrata in pista della Safety car (uscita per l'incidente tra Grosjean e Palmer), procedendo con un buon ruolino di marcia alla ripresa delle ostilità. Al 25° passaggio Seb ha iniziato a guadagnare terreno su Valtteri, portando la

Mercedes ad effettuare il pit stop del finlandese al giro 27, montando gomme Supersoft. Vettel ha provato ad accumulare tutto il margine possibile su Bottas, effettuando il cambio gomme al 35° passaggio (mentre Valtteri era nuovamente rallentato dai doppiati), ma tutti gli sforzi profusi non sono valsi a mantenere la testa della corsa. L'unica sbavatura commessa da Bottas in gara, che peraltro poteva costargli molto cara, è stato un errore di pilotaggio alla 39ª tornata nella famigerata curva 13, con il finlandese a sfiorare il muretto. Questo contrattempo ha favorito l'ultimo assalto di Vettel, consegnandoci un finale di gara senza dubbio emozionante, ma che non ha registrato sorprese. E così il sogno si è avverato: Bottas ha tagliato il traguardo esprimendo tutta la sua euforia via radio, dimostrandosi molto emozionato sotto al podio (litigando anche con il volante)

lasciandosi andare, tuttavia, ad un'esultanza contenuta.

«È fantastico, ci è voluto un bel po' di tempo, ma alla fine ne è valsa decisamente la pena di aspettare!» - ha esclamato un incredulo Bottas sul podio al microfono del sempreverde Eddie Jordan - *«È stata una bella curva di apprendimento per me. Lo scorso inverno è arrivata questa inaspettata opportunità di unirmi alla Mercedes e quindi voglio ringraziarli, perché senza di loro tutto questo non sarebbe stato possibile»*.

Sul suo passaggio inaspettato dalla Williams alla Mercedes nel giro di poche settimane, Valtteri ha commentato: *«Beh, è stato un inizio di campionato complicato per noi, anche oggi la battaglia con la Ferrari è stata serrata, siamo riusciti a restare davanti, ma abbiamo dovuto spingere fino alla fine»*. Bottas, infine, ha dichiarato di ambire alla conquista dell'alloro iridato, ma senza montarsi troppo la testa ed evidenziando un aspetto importante: *«Oggi ho disputato una delle mie gare migliori. Con queste nuove vetture si tende a perdere più carico aerodinamico, inizi ad avvertirlo già quando arrivi a 2-3 secondo dagli scarichi della vettura che precede»*.

Alessandro Bucci



COLOMBO

BOTTAS È STATO GRANDIOSO. È UN RISULTATO GIUSTO PER LUI E FANTASTICO PER LA MERCEDES

LEWIS HAMILTON

”





VETTEL ATTACK MA BOTTAS REGGIE

Seb ha pressato Valtteri ma il finlandese ha retto, andando a vincere. Al centro il pit-stop ritardato del ferrarista, al 34° giro, e, in basso, Seb con Arrivabene: entrambi appaiono soddisfatti in chiave mondiale, malgrado la vittoria di tappa sia sfuggita nonostante una qualifica da urlo



si: quella che sembrava una sfida riservata solo a Vettel e Hamilton adesso presenta un volto diverso con Bottas divenuto ago di una bilancia che sta in piedi in un fantastico equilibrio e che dopo quattro Gp vede due vittorie a testa per i supercolossi della sfida 2017. Con la Red Bull costretta al ruolo di terzo scomodo in una battaglia tecnica che al momento sembra impari, neanche le voci di mercato sono una variabile impazzita. Vettel alla Mercedes? «Non è la sua strategia - ha puntualizzato Toto Wolff - In questo momento ha la macchina più veloce e non si cambia quando sei in quella posizione». «Perché Vettel dovrebbe lasciare la Ferrari adesso che sta vincendo una gara dopo l'altra?», ha tagliato corto Niki Lauda, alcune ore prima che Bottas vicesse il suo primo Gp in carriera.

Una storia ancora tutta da scrivere

Con Vettel al comando del Mondiale Piloti e la Mercedes che si è ripresa il gradino più alto nel Mondiale Costruttori, il Circus guarda adesso già al prossimo Gp di Spagna, quinto round del campionato in programma a Barcellona, tra due weekend. L'unica cosa certa è che ci troviamo di fronte a una battaglia ancora tutta da decifrare, pronta a regalare sorprese: proprio per questo altamente spettacolare. Sottolinea Toto Wolff dopo aver segnato il gol del pareggio col suo pupillo Bottas: «Sarà durissima: ormai è chiaro che la Ferrari ha un'ottima monoposto e che Sebastian la interpreti al meglio. Dovremo dare il massimo per competere, come abbiamo fatto a Sochi, ma sarà sicuramente un campionato entusiasmante». ●

COLOMBO



COLOMBO





Räikkönen

GETTY IMAGES

GIOVEDÌ 27 APRILE

RAIKKONEN: «RISPETTO ALLA PRIMA GARA ORA SONO PIÙ SODDISFATTO. NELL'ULTIMO GP LE COSE SONO ANDATE BENE, MAGARI MENO IN QUALIFICA, MEGLIO IN GARA. OGNI ANNO CAPITANO DELLE GARE IN CUI NON TUTTO VA PER IL MEGLIO. LO SAPPIAMO, NON È SEMPRE TUTTO SEMPLICE E DIVERTENTE E OVVIAMENTE TI DIVERTI DI PIÙ QUANDO FAI DEL TUO MEGLIO E VINCI DELLE GARE. QUEST'ANNO SARÀ IMPORTANTE LO SVILUPPO E IO DOVRÒ FARE IL POSSIBILE PER ADATTARE LA MACCHINA AL MIO STILE DI GUIDA. IN PASSATO HO AVUTO PER LE MANI DELLE OTTIME VETTURE. DIFFICILE DIRE SE QUESTA SIA LA MIGLIORE FERRARI DI SEMPRE. SICURAMENTE È MIGLIORE DI QUELLE DELLE ULTIME TRE STAGIONI».

VETTEL: «NON SARÀ SEMPLICE E NON SOLO IN QUALIFICA. SULLA CARTA QUESTA È SEMPRE STATA UNA PISTA FAVOREVOLE ALLA MERCEDES E MAI ASPETTO CHE SARANNO MOLTO COMPETITIVI. MA PENSO E SENTO CHE CI SONO ANCHE UN PAIO DI CURVE DOVE ERAVAMO A POSTO GIÀ NEL 2016 E MINI ASPETTO E PENSO CHE IN QUEI PUNTI SAREMO FORTI ANCHE QUEST'ANNO. IL RINNOVO DI CONTRATTO? NO, NON CI PENSO ANCORA. PENSO AL BUON INIZIO DI STAGIONE. IDEALMENTE AVREMMO POTUTO OTTENERE TRE SUCCESSI, MA NON VOGLIO ESSERE AVIDO».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

VETTEL: «CREDO CHE POSSIAMO ESSERE CONTENTI, MA NON DEL TUTTO. ABBIAMO AVUTO UNA PARTENZA FALSA QUESTA MATTINA, PERCHÉ COL PRIMO SET DI SUPERSOFT NON È ANDATO BENE E CI HO MESSO DEL TEMPO PER RECUPERARE IL PASSO. VEDREMO SE SARÀ POSSIBILE FARE LA POLE. COME SEMPRE LOTTEREMO PER FARLA, ANCHE SE SEMBRA UNA PISTA MERCEDES. SONO CERTO CHE OGGI NON ABBIAMO MOSTRATO TUTTE LE LORO CARTE, METTENDO INSIEME TUTTI I SETTORI. QUINDI IL GAP CHE VEDETE È ARTIFICIALE».

RAIKKONEN: «PECCATO CHE SIA SOLO VENERDÌ, PERÒ SONO CONTENTO CHE LE COSE SIANO ANDATE LISCE, SENZA PROBLEMI. ABBIAMO AVUTO DELLE BUONE SENSAZIONI FIN DALL'INIZIO, QUINDI È STATA UNA GIORNATA DIVERTENTE.



GETTY IMAGES

LA PRESSE



Vettel

” LE VOCI FERRARISTE

FINORA È ANDATO TUTTO BENE, MA VEDREMO DI GIORNO IN GIORNO. SE GUARDIAMO AGLI ULTIMI TRE ANNI, GRAN PARTE DELLE PISTE SONO FAVOREVOLI ALLA MERCEDES. ORA PERÒ LA LOTTA È PIÙ RAVVICINATA RISPETTO AL PASSATO. NOI POSSIAMO SOLO FARE DEL NOSTRO MEGLIO E POI SPERIAMO DI FARE UN BEL RISULTATO».

LUIGI FRABONI: «ABBIAMO CAMBIATO IL TURBO PER RAGIONI PRECAUZIONALI IN UN MOMENTO CRUCIALE PER IL CAMPIONATO: NON CI POSSIAMO PERMETTERE PASSI FALSI».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «GRAZIE MILLE AL TEAM CREDO CHE LA MACCHINA FOSSE FENOMENALE OGGI POMERIGGIO. È DAVVERO UN PIACERE POTERMI SEDERE SU QUESTA MONOPOSTO, SPINGERE CON IL BASSO CARICO DI CARBURANTE E ANDARE AL LIMITE: DAVVERO UNA SENSAZIONE FANTASTICA! SONO CONTENTO DI POTERLA RIPROVARE ED È FRUTTO DEL LAVORO DI SQUADRA. È UN GRANDISSIMO RISULTATO AVERE ENTRAMBE LE MACCHINE IN PRIMA FILA, MA È SOLTANTO PARTE DEL LAVORO, IL COMPITO PRINCIPALE È DOMANI. INTANTO ABBIAMO FATTO UN PASSO IMPORTANTE E SIAMO RIUSCITI A MIGLIORARE, MAGARI ANCHE QUESTO CIRCUITO CI È STATO FAVOREVOLE PERÒ SICURAMENTE UN GRAN RISULTATO E TUTTI SIAMO MOLTO CONTENTI E ORGOGLIOSI».

RAIKKONEN: «IN GENERALE FINORA È STATO UN WEEKEND SENZA SORPRESE. COME ASSETTO, SIAMO STATI PIÙ CONTENTI DELLA MACCHINA SIN DAL PRIMO GIORNO. E QUANDO INIZI BENE, È PIÙ FACILE LAVORARE E MIGLIORARE IN DIVERSI PUNTI. LA PRIMA FILA È UN GRAN RISULTATO PER IL TEAM, OVVIAMENTE AVREI PREFERITO ESSERE DAVANTI, MA SU QUESTA PISTA NON È FACILE FARE UN BUON GIRO. COSÌ SONO CONTENTO DEL

SUTTON-IMAGES.COM



Fraboni

SECONDO POSTO, È MOLTO MEGLIO DI QUANTO FATTO FINORA QUEST'ANNO. PERÒ È SOLTANTO LA QUALIFICA. I PUNTI SI PRENDONO DOMANI, E DOBBIAMO FARE UN BUON LAVORO. SECONDO ME ANDREMO BENE, DI CERTO SARÀ UNA BATTAGLIA SERRATA. SPERIAMO DI PARTIRE BENE E POI VEDREMO CHE SUCCEDE».

ARRIVABENE: «ABBIAMO UNA MACCHINA STRAORDINARIA, DUE PILOTI STRAORDINARI E SOTTOLINEO DUE PILOTI STRAORDINARI E UN TEAM FANTASTICO. KIMI NON È UN PILOTA FERMO, LUI MAGARI ALL'INIZIO DELL'ANNO FATICA UN PO' A CARBURARE, MA POI QUANDO CARBURA, RAGAZZI, IL PIEDE CE L'HA PESANTE. QUANDO FAI LA POLE HAI L'OBLIGO DI VINCERE E QUINDI È UNA RESPONSABILITÀ MAGGIORE CHE HAI, CI VUOLE PIÙ CONCENTRAZIONE, PIÙ LAVORO, NOI COMUNQUE SIAMO TRANQUILLI FAREMO I NOSTRI COMPITI E VEDREMO DOMANI».

ADAMI: «ABBIAMO LAVORATO PARTICOLARMENTE SUL SET UP PER LA GARA, QUINDI LA VETTURA DOVREBBE ESSERE A POSTO PER DOMANI. TUTTAVIA INCROCIAMO LE DITA, PERCHÉ NON SI SA MAI».

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «IN PARTENZA ERO PIÙ O MENO ALLA PARI CON VALTERRI. LUI HA AVUTO UN POCHINO IN PIÙ DI SLANCIO, MA SOPRATTUTTO HA POTUTO SFRUTTARE LA MIA SCIA. IO HO DIFESO L'INTERNO, MA QUANDO SIAMO ARRIVATI IN STACCATTA LUI ERA GIÀ DAVANTI, QUINDI NON HO POTUTO FARE NULLA. BOTTAS COMUNQUE HA FATTO UN PRIMO STINT SUPERBO E NON SONO RIUSCITO A TENERE IL SUO RITMO. COME HO GIÀ DETTO, È LUI L'UOMO DEL GIORNO PERCHÉ HA GUIDATO MEGLIO DI TUTTI GLI ALTRI. LA NOSTRA STRATEGIA NON HA PAGATO, ALTRIMENTI SAREMMO USCITI DAVANTI DOPO LA SOSTA, MA ABBIAMO DECISO DI PUNTARE SULL' AVERE DELLE GOMME PIÙ FRESCHE ALLA FINE, QUINDI ABBIAMO ALLUNGATO IL PIÙ POSSIBILE IL PRIMO STINT. SPERANDO CHE MAGARI AVESSERO PROBLEMI CON I DOPPIAGGI E NOI AVESSIMO PISTA LIBERA. MA È EVIDENTE CHE ABBIAMO PERSO LA GARA IN PARTENZA ED È UN PECCATO, PERCHÉ IN REALTÀ ERO PARTITO ANCHE BENE. ALL'ULTIMO GIRO STAVO FACENDO DI TUTTO PER RIPRENDERE BOTTAS E PENSAVO DI



Adami

AVERE UN'OCCORTUNITÀ SUL RETTILINEO OPPOSTO. MASSA POTEVA ALZARE IL PIEDE E FARMI PASSARE ALLA CURVA 3, MA NON HA CAPITO BENE COSA DOVEVA FARE ED HO PERSO PIÙ DI QUANTO SPERAVO. MA NON CONTA MOLTO, PERCHÉ OGGI L'UOMO DEL GIORNO È BOTTAS E VOGLIO FARGLI I COMPLIMENTI PER LA SUA PRIMA VITTORIA».

RAIKKONEN: «LA MIA PARTENZA È STATA PIUTTOSTO SCARSA RISPETTO A QUELLA DI SEB. HO AVUTO UN PO' DI PATTINAMENTO SUBITO. PENSAVO DI AVER PERSO MOLTO DI PIÙ IN REALTÀ, MA PER FORTUNA LUI E BOTTAS SI SONO MESSI UNO DI FIANCO ALL'ALTRO. HO COMINCIATO A SFRUTTARE LA SCIA E SONO RIUSCITO A MANTENERMI DAVANTI AD HAMILTON. QUESTO WEEK END HO FATTO UN PASSO AVANTI. SONO STATO PIÙ CONTENTO DI COME SONO ANDATE LE COSE, PERÒ IL TERZO POSTO NON È IL NOSTRO OBIETTIVO. CONTINUIAMO A PROVARCICI E A MIGLIORARE. DOPODICHE SONO SICURO CHE ARRIVEREMO DOVE VOGLIAMO. DIPENDE TANTO DAI PICCOLI DETTAGLI CHE DEVONO ESSERE PERFETTI: PUOI OTTENERE IL PRIMO POSTO PERCHÉ LE 4 MACCHINE SONO MOLTO VICINE IN GRAN PARTE DELLE OCCASIONI. SONO PICCOLI PARTICOLARI CHE FANNO GRANDI DIFFERENZE».

ARRIVABENE: «PARLANDO DEI PILOTI SUBITO DOPO L'ARRIVO DELLA GARA HO CITATO SOLO SEBASTIAN, MENTRE DEVO DIRE PER CORRETTEZZA CHE ANCHE KIMI HA FATTO UNA CORSA STRAORDINARIA PERCHÉ È ANDATO MOLTO FORTE. PECCATO PER LA PARTENZA E ADESSO ABBIAMO DEI COMPITI DA FARE A CASA PER MIGLIORARCI ANCHE NELLO START. NON GUARDO MAI COSA FANNO O COSA DICONO. SAPPIAMO CHE SONO DEGLI AVVERSARI MOLTO FORTI. MA SIAMO CONSAPEVOLI DI COSA DOBBIAMO FARE E LO FAREMO...».

COLOMBO

Arrivabene





SOCHI - Pensare che una pole possa essere controproducente e possa farti perdere una gara è da folli, soprattutto al sabato, dopo averla ritrovata a distanza di un anno e mezzo e soprattutto dopo aver ritrovato una prima fila tutta rossa, dopo quasi nove. I motivi per festeggiare il risultato c'erano tutti e ci sono ancora, perché vuol dire esserci anche sul giro secco, ci mancherebbe. Ma con il senno di poi sarebbe stato meglio, partire al contrario, per avere a favore quel vantaggio di scia che Bottas ha saputo sfruttare all'estremo. Con il senno di poi non si vincono i mondiali e certo, fosse partito meglio Raikkonen, avrebbe anche potuto esserci un'altra storia, ma Raikkonen, va detto, ha poi scoraggiato Hamilton e ha disputato la miglior gara della stagione, siglata con il giro veloce, un maestro in questo, secondo solo a Schumacher nella classifica di tutti i tempi. Un anno fa, per l'assurdità di quanto scritto sopra, sarebbe ricomparso impietoso l'hashtag #maiuagioia, adesso molto meglio un #gioiastrozzata, ma non sopita, o un #va(quasi)benecosi. Vettel infatti guadagna su Hamilton quasi quanto una gara vinta su di lui e allunga nel Mondiale a +13, non un'enormità, ma alzi la mano chi avrebbe scommesso, durante l'inverno, su una situazione così dopo 4 gare... nessuno! Per di più Sochi regala a Mercedes, si un successo, ma lo possiamo definire un "successo imbarazzante". Bottas, infatti, ha adesso tutti gli elementi per pensare di potersela giocare anche lui e cosa farà la prossima volta che gli chiederanno di cedere strada a Hamilton? Hamilton ci aveva messo 6 gare, per vincere e mettere in difficoltà Alonso nel 2007, in McLaren, il finlandese lo ha fatto con Lewis in 4 gare. Situazione da gestire, mentre in Ferrari, classifica alla mano, Vettel ha 37 punti su Kimi e quindi gerarchia stabilita! Se questo è un vantaggio o meno ce lo dirà il tempo, per ora abbiamo per le mani un Mondiale giocato sui dettagli, punto su punto, centimetro su centimetro, come quel 2007 quando Alonso e Hamilton si toglievano punti a vicenda mentre Massa, dopo un avvio forte, classifica alla mano, non poteva far altro che aiutare Raikkonen. Una situazione molto simile, a livello di sfida, tra due scuderie di fatto le stesse, Ferrari è sempre Ferrari mentre Mercedes ha preso il posto di quella McLaren che, non dimentichiamo, era Mercedes. Corsi e ricorsi che servono a poco, ma spesso aiutano a raccontare il presente e a interpretare il futuro.

Adesso via a Barcellona, un anno fa la Ferrari ci arrivava pensando a una sorta di ultima spiaggia e di viatico decisivo, poi rivelatosi negativo, per lo sviluppo, adesso ci arriva consapevole della sua forza. Lo dicono i numeri, la classifica Russa 2016 recitava: Ferrari a 30" da Mercedes. Quelle del Mondiale addirittura impietose, con Ferrari - 57 nei Piloti e - 81 nei Costruttori. Un altro mondo o meglio un altro mondiale... da conquistare...

Una nota di merito questa Formula Uno la merita, perché se è vero che la Russia non ci ha regalato sorpassi, se non quello di Bottas al via, e altrettanto vero che sta regalando emozioni. La Formula Uno è questa, lo abbiamo sentito da Vettel dopo la gara. Every lap flat out, ogni giro a tutta, non era così un anno fa o almeno non lo era per Ferrari. La tensione degli ultimi giri ci ripaga per qualsiasi sorpasso non visto, la sfida per la pole, in tre in 95 millesimi, mezzo metro, anche... Già... La pole sbagliata, ma... ●

**IL DOMINIO IN PROVA
NON È STATO FECONDO**

Raikkonen, a destra, e Vettel, sotto, in qualifica si sono issati davanti a tutti ma poi la loro partenza ha visto la Mercedes di Bottas sfruttare la scia per involarsi al comando in modo determinante...

Quella pol

CHISSÀ, PARADOSSALMENTE SAREBBE STATO MEGLIO FAR PARTIRE DAVANTI LE MERCEDES E, APPROFITANDO DELLA SCIA, BEFFARLE ALLA PRIMA CURVA, CON UN ALTRO SHOW FERRARI



COLOMBO



e poco opportuna



UN GUIZZO PIENO
DI CONSEGUENZE

Il balzo al via con cui ha bruciato le due Ferrari di Vettel e Raikkonen ha consentito a Bottas di impostare una gara perfetta, che alla fine si è meritatamente aggiudicato

Valtteri da antologia

BOTTAS PROTAGONISTA DI UN AVVIO STUPENDO, AIUTATO ANCHE DAL BOTTONE MAGICO, E DI UNA GARA PERFETTA

Finora alla Ferrari, come squadra intera, erano state contestate soprattutto due cose: lo scarso rendimento in qualifica (perlomeno, inferiore a Mercedes) e un Kimi Raikkonen fuori dal podio, tanto da dargli del "dormiente" pur arrivando a 2 secondi da Bottas (Bahrain). Peccato che proprio al termine della gara in cui si "recuperano" tali mancanze, ci sia parecchio amaro in bocca: prima fila intera dopo le qualifiche (risultato storico dopo 9 anni) e Kimi a podio, peccato però che l'inno finlandese risuonò alla premiazione non fosse per lui... Infatti a vincere, con

merito e per la prima volta in carriera, è stato Valtteri Bottas. Al traguardo Vettel e Raikkonen sono stati staccati di pochissimo (0"617 e 11"000 rispettivamente) ma certo le ambizioni dopo un sabato pressoché trionfale erano ben altre. Un risultato finale maturato soprattutto in partenza: Sebastian scatta bene ma non troppo (leggero calo di motore allo stacco frizione) mentre Valtteri riesce a prendergli la scia sfruttandola al massimo (aiutato anche dal noto "bottone" Mercedes) e nelle varie centinaia di metri che separano lo start dalla prima staccata rie-

sce non solo a sopravanzare a sinistra la Ferrari n.5, ma addirittura a portarsi sull'altro lato per "coprire" l'ingresso in curva 2, garantendosi il comando. Consolidato poi con una gestione perfetta e un gran passo, replicando puntualmente ai giri veloci di Vettel, effettuando un restart perfetto dopo la safety car, doppiando senza esitazione e anche contenendo al meglio gli effetti dell'unico errore commesso in gara: uno sbaglio alla staccata di curva 13 che gli ha mezzo spiatellato una gomma. Pieno merito a Valtteri per questa vittoria, dunque. Non per questo si deve

però pensare a demeriti Ferrari. Vettel non ha potuto fare granché per ostacolare Bottas al via: anche spostandosi a sinistra anziché a destra, avrebbe solo dato il fianco migliore. Poi Seb ha sfruttato bene le gomme: prima ottenendo ottimi crono con le ultrasoft usate, poi recuperando alla grande con le supersoft. Sarebbe cambiato qualcosa anticipando il cambio? Crediamo di no: il distacco era troppo per sfruttare l'undercut, e così invece si è puntato sulla qualità della SF70H in termini di durata dei pneumatici. Solo che Bottas ha gestito bene.

Peraltra va tenuto ben in conto come l'ultima dozzina di giri abbia sempre visto Vettel in scia al vincitore, con un distacco oscillante tra 1"0 e 1"5: dunque anche senza esitazioni al pit-stop o differenti strategie non sarebbe cambiato granché. La Ferrari è stata veloce come macchina e come team, purtroppo i disturbi in scia sono stati

decisivi e solo in un paio di occasioni Sebastian è riuscito ad avvicinarsi tanto da poter aprire il Drs, ma non è stato sufficiente. Non si può nemmeno colpevolizzare troppo Massa che non ha favorito il doppiaggio, essendo stato raggiunto proprio in quella iconica curva 3 che è lunghissima e dove la traiettoria è obbligata, pur se è facile comprendere il disappunto che ha portato Vettel a mostrare il "dito medio" al brasiliano in ingresso di curva 4. In ogni caso anche la gara di Raikkonen, bravo a recuperare al via uno scatto poco incisivo, nonché veloce soprattutto nel secondo stint sulle supersoft, dimostra pure stavolta che la Ferrari c'è e che il finlandese ha recuperato una certa sintonia, come già visto fin dal venerdì. Fattore benaugurante per il prosieguo della stagione, ma vedremo se alla fine quello di Sochi non arrivi a rappresentare un passo falso decisivo. ●

MICHELIN PILOT SPORT 4 S, PASSIONE VERA, PRESTAZIONI ECCEZIONALI.



Il migliore nella frenata su fondo asciutto, eccellente su strada bagnata*, il nuovo MICHELIN Pilot Sport 4 S è progettato per fornire sicurezza e prestazioni superiori. La tecnologia Dynamic Response e il battistrada ultra-reattivo, adattandosi continuamente alla strada, offrono un controllo rivoluzionario e un altissimo piacere di guida. Apprezzato dalla maggioranza dei produttori automobilistici, è la scelta di chi ama guidare.

Scopri quanto un pneumatico sportivo può essere brillante su michelin.it/IT/it/pneumatici/products/pilot-sport-4-s.html

*Test esterni realizzati da TÜV SÜD in giugno e luglio 2016 sulla misura 255/35-19 96Y XL rispetto a BRIDGESTONE Potenza S001, CONTINENTAL ContiSportContact 6, DUNLOP Sport Maxx RT 2, GOODYEAR Eagle F1 Asymmetric 3 e PIRELLI PZero Nero GT acquistati sul mercato ricambio Europeo nel 2016 da TÜV SÜD.

GP RUSSIA

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini

Newey chi l'ha visto?

CON LA RIVOLUZIONE AERODINAMICA DOVEVA FARE EMERGERE IL GRANDE ESTRO DEL PROGETTISTA RED BULL. INVECE PER ORA...

Stavo guardando il finale di Sochi e certamente ero tra i tanti pronti a scommettere che presto Lewis Hamilton finirà sulla poltrona dell'analista, tipo il Sergio Castellitto della serie tv *In Treatment*. Perché uno non può evitare di prendere sul serio il titolo mondiale di Nico Rosberg, salvo poi essere sbertucciato dal presunto cameriere di riserva, alias Valterino Bottas! Eppure, a sorprendermi, nella saga di tutte le Russie, è stato qualcosa di diverso. Anche qui, mi veniva in mente un programma televisivo. Niente Sky, stavolta. Ma pura Rai. Titolo: Chi l'ha visto? Eh, davvero. Qualcuno ha notizie di Adrian Newey? Lui, il Genio conclamato. Il padre creativo di automobili da Gran Premio che hanno fatto la storia della Formula Uno. E che storia!

Dico, ma ce li ricordiamo, i gloriosi pronostici sentiti in inverno? La rivoluzione aerodinamica che avrebbe esaltato l'estro

del genitore degli scarichi soffiati e di mille altre diavolerie?

Confesso di essere stato tra quanti immaginavano che l'Armada dei Bibitari avrebbe fatto venire l'ulcera ai ferraristi e addirittura a Toto Wolff. Dopo di che, eccoci qua.

Non pare che la responsabilità del flop sia da imputare alla power unit Renault, eterno capro espiatorio. Mentre invece la Red Bull va piano e non riesce nemmeno ad essere affidabile.

Conseguenza (non buona, perché di ardentissimi eroi del volante abbiamo bisogno, a prescindere dal tifo) dolorosa: ci stiamo perdendo Verstappen. Per tacere di Ricciardo, che nel periodo natalizio si spingeva ad affermare che non gli dispiaceva essere rimasto dov'era, pur essendosi liberato il posto di Rosberg in Mercedes.

Possibile che Newey sia stato così spiazzato dalla lettera Ferrari sulle sospensioni



GETTY IMAGES

diaboliche? Possibile che abbia sbagliato rovinosamente tutto, dalla A alla Z?

È ancora plausibile, s'intende, che già da Barcellona, con una configurazione nuova di pacca, la Red Bull torni ad essere Lattina Magica. E del resto un anno fa, proprio in Catalogna, nacque all'improvviso il mito di baby Verstappen.

Però, la memoria talvolta aiuta. Una sera, conversando amabilmente con Mauro Forghieri, il Furia dell'epopea ferrarista, io mi stavo abbandonando ad un panegirico sui meriti eccezionali di Newey, sulla formidabile lucidità delle sue intuizioni eccetera eccetera.

Forghieri, bontà sua, fingeva di non annoiarsi. Ma ad un certo punto si espose con una osservazione che ho conservato negli scaffali dei ricordi.

Scusa sai, disse Mauro. Fermi restando i meriti di Adrian, il suo genio e bla bla bla, ecco, come mai nessuno cita mai il suo buco nero, il periodo dal 2000 al 2009 senza che dal suo cervello uscissero idee vincenti?...

Chi l'ha visto, Mr Newey? ●



**RED BULL
ROULETTE RUSSA**

Ricciardo costretto al ritiro, Verstappen quinto e lontanissimo dal quartetto di testa: dopo 4 Gp la Red Bull latita dalle zone altissime di un Mondiale che avrebbe dovuto vederla assoluta protagonista

GETTY IMAGES



Il senso del tatto nella nostra auto

I laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano analizzano le funzioni dei sensori di pressione e le informazioni che trasmettono

Nel nostro mondo sempre più digitalizzato, il controllo riveste un ruolo importante nella vita. Un tempo le auto potevano “dirci” se avevamo lasciato una portiera aperta (con le luci di cortesia) oppure se una lampadina non funzionava correttamente. Oggi, le auto controllano da sole il livello dell'olio del motore, possono accendere in autonomia le luci o attivare il tergilicristallo, ci comunicano se è il momento per il tagliando e spesso frenano se rilevano un ostacolo imminente. Per acquisire le informazioni, la centralina elettronica dell'auto è collegata a diversi sensori che hanno il compito di fornire le informazioni relative al funzionamento del motore e degli altri elementi del veicolo. La centralina può così elaborare i parametri per consentire, ad esempio, al motore stesso un funzionamento efficiente, riducendo il consumo di carburante e contenendo le emissioni inquinanti. Tra i “sensi” di cui deve essere dotata la centralina

na dell'auto, sotto la lente dei laboratori di ingegneria dell'Università Niccolò Cusano, vi è il tatto. Questo tipo di informazione arriva grazie ai cosiddetti sensori o trasduttori di pressione. Un sensore di pressione trasforma tale grandezza fisica in un segnale che possa essere elaborato da un sistema elettronico. Le tipologie di trasduttori di pressioni sono moltissime, tutte basate su principi fisici diversi. Molto diffusi sono i sensori di tipo piezoresistivo e piezoelettrico: la deformazione della membrana sensibile si traduce in una variazione di resistenza elettrica o in una differenza di potenziale. Entrambe le grandezze vengono poi condizionate per tradursi in un segnale elettrico gestibile dal sistema di controllo. Negli autoveicoli, un ruolo importante è certamente rivestito dal sensore di pressione e dal sensore di pressione e

temperatura nel collettore del motore, importanti per la definizione della corretta miscela aria/carburante sia per motori aspirati che sovralimentati. Oltre che ridurre gli sprechi di carburante, un valore corretto consente

anche il contenimento delle emissioni nocive. Sempre più diffusi sono oggi i sistemi di monitoraggio della pressione degli pneumatici (TPMS, Tyre Pressure Monitoring System).

Lo pneumatico correttamente gonfio non solo

dura più a lungo, ma garantisce la migliore tenuta di strada ed evita di consumare più carburante, riducendo così la quantità di CO₂ emessa (solo 0,2 bar in meno di quanto necessario aumenta il consumo di carburante del 5%).





La riscossa degli invisibili

LE FORCE INDIA DI NUOVO A PUNTI E JORDAN, VECCHIO PATRON DEL TEAM, SUL PODIO. LI LEGA UN FILO DI STRUGGENTE POESIA

Le Force India di Perez e Ocon sono andate a punti pure a Sochi al 6° e al 7° posto. In alto a destra, il fondatore del team Eddie Jordan showman sul podio



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

Poi c'è il Gp degli altri. Di quelli che corrono fuori dalla top five e che la regia mostra sempre meno. A Sochi diciamo pure zero. Peccato, perché le prestazioni degli invisibili son state belle toste e a ben guardare pure un pizzico romantiche. Prendi Force India. C'erano una volta i folli budget che le Case investivano in F.1 prima della crisi economica planetaria del 2008. Roba tipo la Toyota da 450 milioni di dollari per giungere sesta a fine anno. Insomma, in quei tempi era tutto un gran spendere, perché di premi e diritti Fom i team si dividevano un dolcetto miserello da 342 milioni di dollari complessivi. Che nel 2015 è diventato una tortona lievitata a 860, a fronte del fatto che Force India corre spendendo ormai poco più di 100 milioni di dollari a stagione e che circa i quattro quinti gli sono assicurati in rientro quale regalino per il 4° posto finale 2016. In poche parole, se Mercedes e Ferrari in Russia hanno rispettivamente fatto le ennesime rispettive bellissime e belle figure della loro intensa storia presente comunque solida e sfavillante di passato e futuro, Force India, imbottendo per la quarta gara consecutiva punti a iosa sia con Perez che Ocon, si sta assicurando la sopravvivenza, puntellando alla grande la sua

stupefacente quarta piazza nel Mondiale, riconfermata dalla stagione scorsa. Indipendentemente dai casini finanziari e penali del suo boss Vijay Mallya che a fine mese scorso ha speso 770.000 euro solo per uscire dal gabbio tamponando un arresto britannico guarnito con tanto di una richiesta d'extradizione dello stato indiano. In poche parole, da Force India a forzato dell'India con tanto di pigiama a righe, il passo potrebbe essere chissà quanto breve se la situazione prendesse la piega peggiore.

Ma non è di soldi e possibili casini che voglio parlare, tutt'altro.

C'è un che di immaginifico e romantico nel vedere Perez sesto e Ocon settimo con quelle monoposto progettate e deliberate dal tecnico Andrew Green, in un finale che ha poi proposto sul palco del podio come intervistatore dei top three nientemeno che Eddie Jordan. Boss e fondatore del team di Silverstone che poi negli anni, cambiando tomini, proprietari e pelle, ha assunto evolvendo come un pokemon le denominazioni di Midland nel 2006 e Spyker nel 2007, diventando Force India nel 2008, giusto dieci stagioni fa.

Andrew Green, cinquantaduenne, artefice attuale delle pantere rosa, entrò alla



Jordan addirittura nel 1990, venticinquenne al seguito dell'esperto tecnico Gary Anderson, per dare vita alla squadra di F.1 che nel 1991, nell'annata del debutto, sarebbe andata vicina al risultato clamoroso col grande Andrea De Cesaris al Gp del Belgio, dove aveva esordito facendo faville in prova un ragazzo ancora sconosciuto ai più, dal nome di Michael Schumacher. Al tempo Sergio Perez prendeva il latte, i genitori di Esteban Ocon manco pensavano di metter su casa e Eddie Jordan era un modesto e sognatore ex pilota divenuto team manager da 7 stagioni.

Adesso eccoli lì, ancora una volta tutti riuniti. Eddie Jordan diventato ricco con la F.1, pronto a intervistare sul podio con la verve di uno youtuber Bottas, Vettel e Raikkonen, gli altri abbracciati e felici per conto loro di questo miracolo domestico che il team con base a Silverstone continua a fare Gran Premio dopo Gran Premio. E Andrew Green orgoglioso di un Sergio Perez mai così maturato e efficace affiancato a un Esteban Ocon ben diverso dagli impacciati debutti in Manor e tornato simile a quel ragazzo che vinse l'Euro F.3 2014 sverniciando la futura stella della F.1 Max Verstappen, che stavolta lo ha preceduto di soli 34 secondi.

Certo, Eddie Jordan da patron disputò 250 Gran Premi con una spettacolare rock and roll attitude, ottenendo quattro vittorie dal 1991 al 2005 e una ricchezza tale da farlo girare in yacht, mentre Vijay Mallya ora come ora punta solo a mantenere passaporto e libertà nel Regno Unito, oltre che Force India in acque tranquille.

Eppure a unire tutti questi personaggi resta ancora un filo forte, caldo e invisibile di una mini-epopea nata quasi trenta anni fa, che ancora è in grado di produrre frutti preziosi e ricchi di gusto e qualità. Troppo spesso invisibili in Tv, ma godibili a tutti coloro che seguono i Gran Premi usando passione, memoria e cuore. Per intravedere nella storia corale del team, dell'antico patron e del progettista veterano, un pizzico di tenace e struggente poesia. ●



GIOCA IL TUO CODICE CON PREMI DA GOL!

IN PALIO UN VIAGGIO ALLE MALDIVE
E FINO A 500.000€ DI BUONI CARBURANTE.

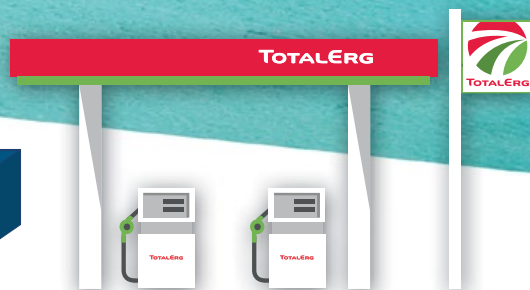


Palm Beach Resort & spa
Maldives

PARTECIPA AL CONCORSO TOTALERG E VINCI PREMI DA GOL.

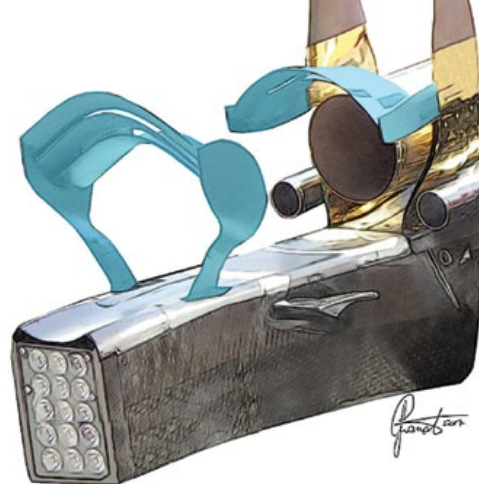
DAL 20 FEBBRAIO GRATTA LA CARTOLINA CHE TROVI OGNI LUNEDÌ
CON IL CORRIERE DELLO SPORT-STADIO E TUTTOSPORT, O GIOCA
IL CODICE CHE OTTieni FACENDO RIFORNIMENTO DI ALMENO 20€
CON CARTA FEDELTA' BOX PIU' TOTALERG.

IN PALIO 500.000€ IN BUONI CARBURANTE E UN SOGGIORNO
ALLE MALDIVE DI UNA SETTIMANA PER DUE PERSONE PRESSO
IL PALM BEACH RESORT.



Regine a confronto

ECCO TUTTE LE PRINCIPALI NOVITÀ CON LE QUALI FERRARI E MERCEDES HANNO AFFRONTATO IL QUARTO ROUND IRIDATO



Granato

con un andamento che rende la superficie più ampia per ottenere di conseguenza il massimo carico aerodinamico.

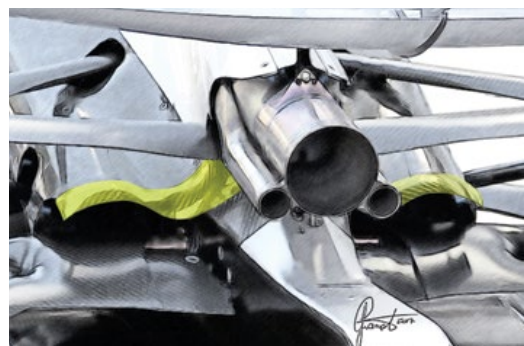
Altra novità promossa, ed impiegata sia in qualifica che in gara è quella del doppio monkey seat. Come nel caso dell'ala anteriore, anch'essa è stata utilizzata solo nelle prove libere del Gp del Bahrain, e successivamente impiegata per l'intero week-end del Gp di Russia. (evidenziati in azzurro nel disegno).

Un sistema, quello del doppio monkey seat, innovativo, che aumenta sensibilmente le capacità di generare carico rispetto alla soluzione precedente a singolo elemento. Il profilo aggiuntivo, ancorato ai piloni di sostegno dell'ala posteriore, guida e stabilizza i flussi verso il monkey seat "tradizionale", consentendogli di lavorare in modo più efficiente e di sviluppare un aerodinamico maggiore sull'asse posteriore.

Mercedes

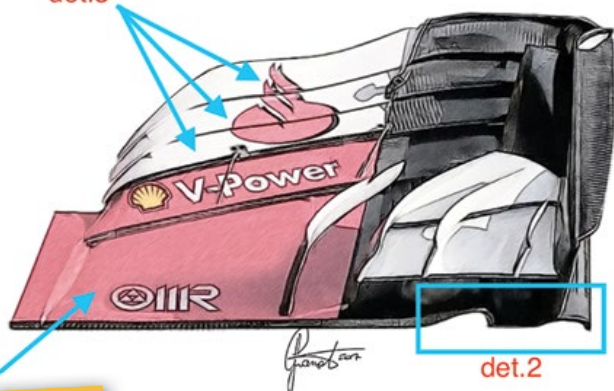
Non resta a guardare certamente la Mercedes che lavora invece nella zona posteriore della sua W08. I piloti si erano, infatti, lamentati del comportamento del posteriore della loro vettura in Bahrain e gli interventi apportati non potevano che interessare quindi quest'area della loro monoposto.

Per migliorare lo scorrimento dei flussi al posteriore, la Mercedes ha aggiunto due deviatori nella zona finale delle panche nel punto d'evacuazione dell'aria calda proveniente dalle masse radianti (evidenziati in giallo nel disegno). Due profili che sembrano voler correggere e migliorare lo scorrimento dei flussi in questa zona, dove, evidentemente, ci sono problemi di turbolenze eccessive e dannose per l'aerodinamica posteriore della vettura. ●



Granato

det.3



Granato

det.2

è stato aggiunto uno slot sul profilo principale dell'ala, che ora, compresi gli elementi più alti (quelli verniciati in bianco), arrivano ad essere in totale sei slot. Gli aerodinamici, cercano da sempre di progettare ali che generino un elevato carico senza innalzare troppo i livelli di resistenza aerodinamica all'avanzamento. Sappiamo

però che più un'ala genera carico e più questa genererà "drag". Un escamotage è quello di lavorare parallelamente sulla gestione dei flussi che impatteranno con la vettura subito dopo essa.

2. I tecnici della Ferrari hanno infatti, aumentato le dimensioni del "tunnel", in modo da riuscire a deviare all'esterno delle gomme una quantità maggiore d'aria senza, quindi, farla impattare sulla sezione frontale del pneumatico e riducendo sensibilmente la capacità penetrativa totale della vettura (vedi freccia tratteggiata). Da notare che, nel tunnel, sono presenti anche degli slot che, grazie all'aumento di portata dell'aria al suo interno, riusciranno anche a generare più carico rispetto alla specifica precedente.

3. La terza modifica riguarda il bordo d'uscita dei profili aerodinamici superiori, ora

però che più un'ala genera carico e più questa genererà "drag". Un escamotage è quello di lavorare parallelamente sulla gestione dei flussi che impatteranno con la vettura subito dopo essa.

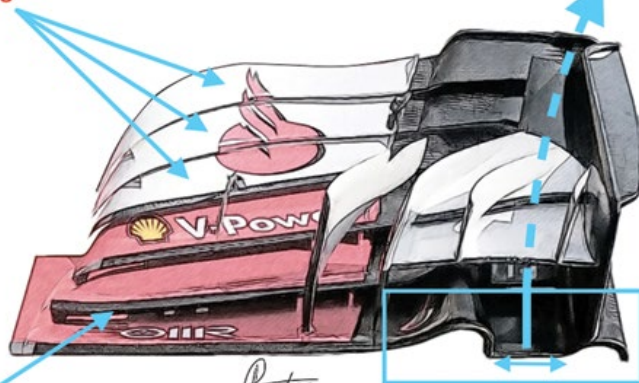
3. La terza modifica riguarda il bordo d'uscita dei profili aerodinamici superiori, ora

Ferrari

Dopo i test effettuati durante le prove libere del Gp del Bahrain, la nuova ala anteriore è stata promossa e subito impiegata per l'intero fine settimana del Gp di Russia. La Scuderia di Maranello ha, quindi, puntato sulla nuova soluzione che gli garantisce un livello di carico aerodinamico più elevato rispetto alla specifica precedente, essenziale su un circuito cittadino come quello di Sochi, ma ha anche lavorato per ridurre la resistenza all'avanzamento complessivo della vettura; vediamo come.

1. Per aumentare il carico aerodinamico

det.3



Granato

det.2

det.1

TOTALERG

Presenta:

IN VIAGGIO PER LA SCUOLA



Non mancare all'appello!

In viaggio per la scuola è la nuova iniziativa di TotalErg, dedicata ai possessori di carta fedeltà Box Più. Grazie ai punti scuola raccolti ad ogni rifornimento potrai decidere a quale scuola far avere gratuitamente materiali didattici, ludici ed informatici selezionati in un catalogo dedicato. Scegli l'Istituto che vuoi sostenere e...passa parola...più siamo e più possibilità diamo alle scuole di ottenere materiali utili per la loro attività quotidiana. Per maggiori informazioni e modalità di partecipazione chiedi al tuo gestore TotalErg o consulta il regolamento completo sul sito www.totalerg.it.

Box Più® è la nuova operazione a premi di TotalErg, valida dal 01/05/2017 al 30/04/2018 nei punti vendita che espongono il relativo materiale pubblicitario. Consulta il regolamento completo sul sito www.totalerg.it.



GP RUSSIA



GETTY IMAGES

F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

VALTERI BOTTAS

Su Autosprint l'ingresso di Bottas alla Mercedes da presunto comodo tappabuchi era stato recensito soprattutto da Carlito Sainz e Toto Wolff, che in pratica avevano detto la stessa cosa: attenti a Valtteri, vi sorprenderà. Be', più di così... 2-2 in qualifica con Hamilton, in Bahrain da poleman s'avvia a razzo poi a Sochi parte di lusso, tra i top 4 è il solo che guadagna alla prima frenata - due posizioni, beffando le Ferrari - producendosi in un primo stint imperiale, da battistrada tignoso e veloce. Quindi al 27° giro gran pit-stop in 2"5, e giù ancora a testa bassa, fino a quella sbavatura al 39° passaggio alla curva 13, che riporta Vettel da 4"3 di distacco a pericolosissimi 2"3 che diventano subito 1"9, ma poi s'inchiodano praticamente lì. Consentendo a Valtteri di vedere la bandiera a scacchi da dominatore, con 617 millesimi su Seb. E lasciate stare che il finnico per vincerne uno ha avuto bisogno di 81 Gp. Dato bugiardo. I conti van fatti da quando è alla Mercedes, tralasciando la gavetta Williams: per battere Hamilton in Q3 ha avuto bisogno di due weekend e per dargli uno schiaffone in gara, solo di quattro. Grande.

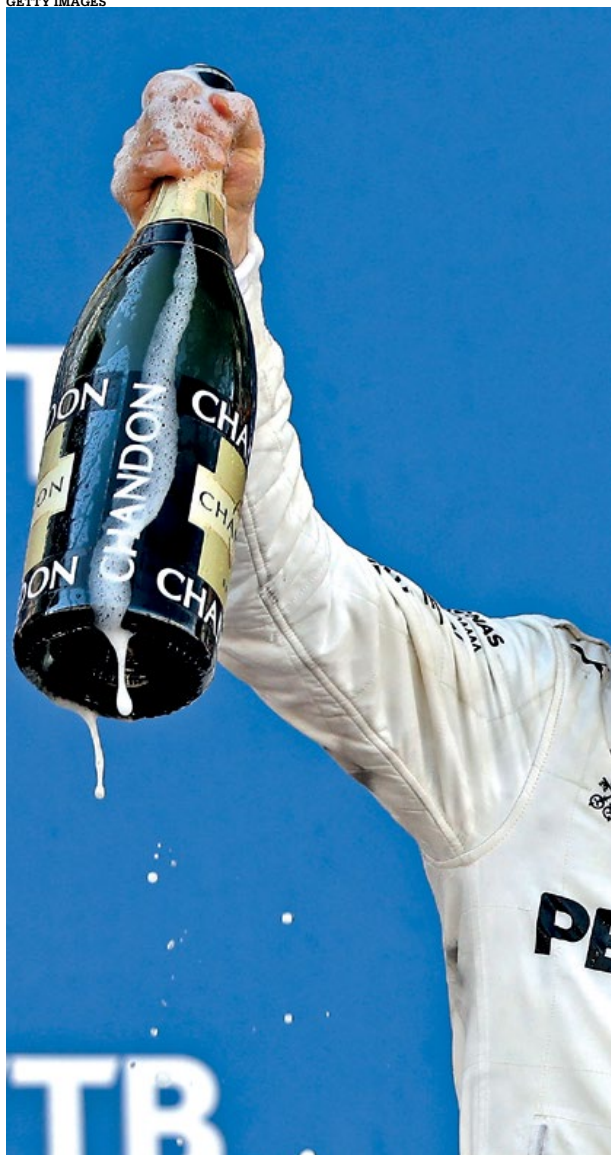
SUTTON-IMAGES.COM



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

NICO HULKENBERG

Al vernissage Renault, lo scorso 21 febbraio, al centro di Londra, Nico Hulkenberg era stato molto chiaro: «È la prima volta che in F1 posso finalmente lavorare con una vera Casa e il mio target è quello di stare dentro la zona punti in tutti i Gp». In effetti la cosa gli riesce da due, visto che nelle corse iniziali i punti li aveva solo sfiorati. Ma a destar sensazione sono soprattutto le qualifiche: nelle ultime tre, il tedesco è stato 7°, 7° e 8°. Fantastico. E poi in gara il rendimento della sua monoposto puntualmente cala, ma non per colpa sua, visto che di passo la sua Rs17 non è un fulmine di guerra. Ma un 9° e un 8° posto ottenuti negli ultimi due Gp - peraltro resistendo ben 39 giri filati a Sochi nel primo stint, prima di cambiar gomme -, lasciano intendere che il fortissimo tedesco s'è caricato la Renault sulle spalle e praticamente da solo sta dando un senso alla stagione del team. Il quale negli intenti degli alti dirigenti punta allegramente a diventare la quinta forza del Mondiale, ma in realtà senza Nico a oggi sarebbe la settima o l'ottava. Chapeau, credibile Hulk.



SUTTON-IMAGES.COM



AUTO
SPORT
NEWS



COLOMBO

MIGLIOR FILM

FERRARI

A Sochi è tutta questione di dita, per Ferrari e Vettel. Simbologia gestuale mediatica che va dal glorioso dito indice di Seb, emblema della meravigliosa P1 in Q3, al medio dell'ultimo giro di gara esibito a Massa, per aver perso un soffio nell'inseguimento a Bottas - comunque vano anche se Felipe avesse detto "prego, s'accomodi, ci mancherebbe, è una vita che faccio passare i capitani della Ferrari" -. Eppure, cosa importa? Passano i Gp, la F1 quest'anno ha già corso in tre continenti e la Rossa resta protagonista. È ciò che conta. Paradossalmente

lo stesso Massa era in prima fila insieme a Raikkonen a Magny-Cours 2008, giorno dell'ultima pole Ferrari prima della riscossa 2017 e s'è trovato pure involontariamente tra i piedi nel finale di Sochi. Come se i fatti rispondessero alla trama superiore di una nuova grande e magnetica storia che la squadra sta scrivendo e vivendo. Fatta di pole, urla neolatine e di dita che, a turno, s'alzano all'interno d'un serial sempre più bello e emozionante. Nel quale in ogni caso proprio nulla è fatto coi piedi. Quindi, complimenti per lo spettacolo e bravi tutti, Red Boys.



MIGLIOR REGIA

FORCE INDIA

Passano i Gran Premi e le Force India continuano a andare a punti. Regolari. Implacabili. Puntuali. Senza mancare un colpo in qualifica e gara, tenendosi ogni volta fuori dai guai tecnici, tattici o incidentali che prima o poi colpiscono chiunque. Col più esperto Perez che continua fare da chiochia ideale al semirookie Ocon. Morale della favola, la squadra in qualifica e gara marcia stile orologio, macina chilometri e marca punti a iosa, occupando sempre più stabilmente la posizione di quarta forza nel Mondiale Costruttori. Tra l'altro prendendo il largo dalle rivali dirette. Poiché - malgrado una buona regolarità mostrata dalla Williams, pure a motore Mercedes, e dalla stessa Toro Rosso, non sempre esaltata dalla power unit Renault, per non parlare delle discontinuità di Renault e Haas -, le Pantere Rosa sembrano muoversi a un passo assolutamente non sostenibile da altri, in quel campionato sotterraneo e meno sparato che si sta giocando nel gruppo tra i team non protagonisti.



MIGLIOR FOTOGRAFIA

SCUDERIA MERCEDES GP

L'immagine simbolo di Sochi 2017 è tutta in quell'errore del capoclasifica Valtteri Bottas all'insidiosa curva 13, al 39esimo giro, mentre è al comando con comodi - si fa per dire, eh-, quattro secondi e tre decimi di vantaggio sullo scatenato inseguitore Seb Vettel. Ecco, sui fumi delle ruote bloccate della sua Mercedes visti e rivisti infinite volte al ralenty, si legge la terribile pressione psicologica subita e superata in questa sua fantastica fuga per la vittoria. Una specie di dipinto semovente solenne e ambivalente, che mostra il finlandese nei guai passando dall'ottava marcia alla seconda nell'affrontare la secchissima piega destrorsa, tanto da inchiodare alla cieca. Ma nel delitto curvilineo oltre a trovar castigo Valtteri intravede pure l'assoluzione, venendo via dai freni e facendo scorrere la monoposto quel tanto che basta da tirarsi fuori dalla velenosa situazione. La quale se mal gestita avrebbe potuto rovinargli weekend e mezza carriera. E invece quella rinata e valida W08, imbizzarrita ma subito domata a ruote inchiodate, resterà per lui imperituro emblema di meritato trionfo.

GETTY IMAGES



LA STATUETTA SPEZZATA

ROMAIN GROSJEAN

Quelli messi poco bene a Sochi son più d'uno, ma stavolta conciatosi peggio di Romain Grosjean proprio non se ne vedono, in giro. Già in prova il pilota francese ha dimostrato un feeling praticamente inesistente con la sua Haas - che pure non era malaccio visto che Magnussen comunque con la vettura gemella capeggiava la settimana fila e poi in gara dopo 10 giri era 10° e in zona punti, prima di incorrere in 5" di penalità per aver violato i track limits -. Poi in gara Romain ha percorso solo tre-quattrocento metri più del povero Alonso, ma solo per fare casino. Nella fattispecie, franando addosso a Palmer e rovinandogli la corsa, peraltro non avviatasi sotto i migliori auspici per entrambi. Per il pur tosto Grosjean una specie di strana ricaduta in salsa minimalista e assai meno grave rispetto a Spa 2012, quando fece glorioso strike rischiando di fare a fette Alonso per eccessiva foga al via. Stavolta è stato graziato dai marshal, ma resta l'impressione che il francese in Russia fosse al minimo sindacale delle sue altrimenti ottime capacità.

COLOMBO



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

KIMI RAIKKONEN

Per come aveva iniziato il Mondiale - in modo anonimo quanto incolore e svogliato -, va detto che stavolta Kimi ha manifestato chiari sintomi di ripresa. Da cosa? Dall'essere nel bene e nel male Raikkonen. Capace di stupire da quant'è bravo ma anche per motivi di natura assai diversa. Comunque a Sochi Kimi il suo dovere l'ha fatto eccome. Scortando Vettel nella fantastica pole, a completare quella prima fila tutta rossa e poi tenendo dietro Hamilton non solo alla prima frenata ma anche per tutta la corsa e di quasi mezzo minuto. Sottraendogli punti preziosissimi in favore di quello che, volente o nolente, è sempre più il suo capo-ufficio in questa lunghissima, complessa e esaltante faccenda che è e sarà la lotta per il mondiale 2017. E a suggellare gli effetti speciali di Kimi in Russia, mettiamoci pure anche il meraviglioso e visionario team radio a tre quarti di gara, quando ha chiesto allo sconcertato ingegnere di pista: «*Bwhoah, ma com'è che siamo finiti dietro a Bottas? Eh? Ah, okay, okay!*». Un po' come uno che s'è sintonizzato sul Gp da venti secondi, dopo che per tutto il pomeriggio ha seguito in cuffia «*Tutto il calcio minuto per minuto*» tifando Chievo. L'immensità di Iceman è anche questa.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	BOTTAS
PILOTA MENO COMBATTIVO	HAMILTON
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	PALMER
PILOTA MENO SFORTUNATO	SAINZ
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	McLAREN
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	TORO ROSSO



Ferrari da titolo

L'EX-COSTRUTTORE FAENTINO NON HA DUBBI: LA ROSSA PUÒ VINCERE IL COSTRUTTORI. SE RAIKKONEN SI "SVEGLIA". E VETTEL HA DISPUTATO UNA GRANDE GARA

Giancarlo Minardi non è per niente d'accordo con chi sostiene che il Gp di Russia è stato noioso, una lunga processione di monoposto arrivate al traguardo più o meno com'erano partite...

- Perché?

«Io sono abituato ad analizzare un Gp in base ai tempi che i vari protagonisti fanno segnare giro per giro - esordisce l'ex-Costruttore di F.1 faentino - e ho notato che il Gp è stato particolarmente tirato. Con i tre protagonisti assoluti, Bottas, Vettel e Raikkonen, ma anche Verstappen, che continuavano a migliorarsi giro dopo giro: e quando uno faceva la prestazione migliore, gli altri comunque rispondevano abbassando i tempi. Una lotta pazzesca, bellissima».

- Che ha visto la Ferrari sprecare l'occasione derivante dall'occupare tutta la prima fila...

«Bottas ha fatto una partenza pazzesca, probabilmente grazie al famoso "bottoncino magico", o manettino che sia, che permette per pochi secondi di avere un surplus di giri e quindi di cavalli. Ma detto questo, Valtteri ha fatto la gara perfetta, sulla pista dove è sempre andato fortissimo. Io l'ho visto in tanti anni di F.1: molto spesso il pilota "numero 2" in squadra - e non me ne voglia Bottas se lo definisco così - ha delle giornate nelle quali si riscatta, esce dal gregariato».

- Cosa, questa, che invece non è riuscita per niente ad Hamilton, apparso l'ombra di se stesso e mai in gara per davvero, addirittura "stupito" per quanto andava un Raikkonen che lui, peraltro, non è mai riuscito nemmeno ad avvicinare...

«Secondo me, Hamilton ha innanzitutto sottovaluto



GETTY IMAGES

UN SECONDO DA... PRIMI!

Vettel, sopra, a giudizio di Giancarlo Minardi ha disputato una grande gara in Russia. Conquistando un secondo posto che vale più della vittoria in Bahrain!

tato Bottas per questo Gp. Abituato com'è ad essere/sentirsi il numero 1 in squadra. E qui tiro in ballo un'altra considerazione. Lui se la prendeva tanto con Rosberg ma Rosberg, oltre ad essere un gran pilota, era anche un gran collaudatore. E forse non si può dire altrettanto di Lewis. Guardate dov'è finita la McLaren quando Alonso, in seguito proprio ai dissidi con lui, se n'è andato! Però, tengo a sottolineare, questa è una mia impressione epidermica: non avendo lavorato con lui non ho dati certi per supportarla. Spero che gli abbracci che Lewis ha dato a Bottas fossero sinceri e non solo per screditare ancora un po' Rosberg... Hamilton è un pilota fortissimo ma facile a demoralizzarsi».

- La Mercedes resta davanti alla Ferrari...

«A livello di prestazioni ha ancora un piccolo vantaggio, che però si è ridotto parecchio. La cartina di tornasole sarà il prossimo Gp: in Spagna entrambe le squadre porteranno gli sviluppi ai quali hanno lavorato dopo aver ultimato la progettazione delle monoposto 2017 e lì vedremo quali saranno i veri valori in campo».

- Grande Ferrari, comunque...

«Ha fatto benissimo a prendere la strada dell'italianità. Io lo sostenevo da anni: non abbiamo bisogno

MERCEDES E FERRARI SONO MOLTO VICINE. IN SPAGNA VEDREMO IL VERO VALORE DI ENTRAMBE

GIANCARLO MINARDI





**VETTEL HA FATTO
UNA DELLE SUE
MIGLIORI GARE.
UN SECONDO
POSTO CHE VALE
PIÙ DELLA VITTORIA
IN BAHRAIN**

GIANCARLO MINARDI



di andare a cercare gente all'estero! Ora la squadra non deve alzare la testa, deve continuare a lavorare, a crederci, a pensare che può creare un nuovo ciclo vincente dopo quello dell'era Schumi-Todt».

- E veniamo ai piloti allora. Vettel ha sprecato l'occasione di vincere il terzo Gp su quattro o ha preso punti pesanti che ora lo mettono a più 13 lunghezze su Hamilton?

«Per me Vettel ha fatto una delle gare più belle della sua carriera! Questo secondo posto vale più della vittoria in Bahrain! Con questo livello di competitività, con una gara così tirata, Seb ha disputato un Gp fantastico. A un giro dalla fine era a 8 decimi da Bottas! Molto si è deciso in partenza ma Vettel non è scattato male: è Bottas che, come ho detto, aveva qualcosa in più nella macchina. E ha fatto una gara perfetta, con un solo errore - al 38esimo giro - quando la monoposto gli è partita ed ha mancato la barriera per un amen. Lì Vettel è passato da 4" a 2"2 ma non è bastato. Anche per i 7 decimi persi rispetto al rivale al box, al 34esimo giro, quando i meccanici - oltre al cambio gomme, con l'anteriore sinistra che non entrava - hanno anche variato l'incidenza dell'ala davanti: sette decimi che non hanno certo aiutato Vettel nella sua rincorsa».

**RAIKKONEN
DEVE SVEGLIARSI.
NON CAPISCO
I GIRI VELOCI
A FINE
GRAN PREMIO**

GIANCARLO MINARDI



- E poi c'è stato l'episodio del doppiaggio di Massa: ha deciso il Gp?

«Non direi, perché se è vero che Massa l'ha rallentato, facendogli perdere circa mezzo secondo, è anche vero che poi Vettel avrebbe dovuto provare a superare Bottas e non c'era più tempo».

- I 7 giri in più che Vettel è riuscito a fare con le ultrasoft rispetto a Bottas sono la misura della competitività Ferrari?

«In un certo senso sì, perché Vettel è stato bravo ma la Ferrari c'è. E può puntare al Costruttori, se Raikkonen si sveglia».

- Altra gara interlocutoria, quella del finlandese, anche se ha fatto ottimi tempi e chiuso comunque sul podio, ben davanti ad Hamilton...

«Io non capisco questi giri veloci che Kimi fa a fine gara. È vero che la macchina è scarica di benzina ma è anche vero che le gomme sono alla frutta e allora mi chiedo: e prima? Cosa faceva nelle fasi iniziali e centrali del Gp? Perdeva tempo? Anche in Bahrain, si lamentava delle gomme e poi ha fatto il suo giro più veloce a due tornate dal termine. Per me Kimi resta un mistero ed è un peccato perché se lui andasse come dovrebbe andare, il titolo Costruttori sarebbe alla portata della Ferrari». ●



di Mario Donnini

Laureati a pienissimi voti

ALTRO CHE RACCOMANDATI, QUESTA È UNA GENERAZIONE DI PILOTI TRA I PIÙ PREPARATI QUANTO A ESPERIENZE PER ENTRARE IN F.1. CON HAMILTON, HULK E GROSJEAN BABY IPERVITTORIOSI

Specchio, specchio delle loro brame, quanto bisogna faticare per far parte del reame? Insomma, per debuttare nei Gp, di preciso, a quale santo bisogna votarsi? Con l'arrivo di Lance Stroll in F.1, si fa un gran parlare circa l'effettiva meritocrazia dei canali d'entrata al Circus. Quanto ai requisiti formali, ossia alle precondizioni secche, per carità, tutto chiaro: dal caso Verstappen in poi, ci vogliono maggiore età e Superlicenza, quest'ultima ottenibile tramite punteggi in categorie tra le quali le privilegiate restano F.2, Euro F.3, Wec LmP1 e IndyCar. Ma i quesiti stuzzicanti restano ben altri. Per esempio, quali sono le più collaudate, veloci e sfruttate vie d'accesso per ascendere all'empireo delle corse? Di più: nella F.1 di oggi, qual è il pilota che si è guadagnato l'esordio nei Gp con un maggior numero di vittorie e titoli nelle categorie cadette e propedeutiche? E chi, al contrario, con meno? Non solo: chi ha impiegato più anni per ottenere la sospirata promozione nella massima formula e chi invece c'è riuscito disputando giusto un pugno di gare?

Le risposte esistono eccome, tutte certe e aritmeticamente provate. Tali da fornire esiti a tratti sorprendenti e in grado di gettare luce nuova e positiva sulla rispettabilità di alcuni, peraltro confermando l'allure che caratterizza i nomi delle star. Ma tanto vale procedere con ordine.

Hulk, Hamilton e Grosjean i megavincenti

Sul piano delle gare secche, due nomi galleggiano sopra tutti. In particolare Nico Hulkenberg, Lewis Hamilton e Romain Grosjean con 37 vittorie. Nico è un caso particolare nonché straordinario, in quanto race winner in F.Bmw Adac e nella finale mondiale della categoria, oltre che poi in F.3 tedesca, in VdV, in A1 Gp, in F.3 Euroseries, nei F.3 Master, in Gp2 Asia Series e nella Gp2 Internazionale. Un curriculum introduttivo semplicemente strepitoso, il suo, che l'ha portato in F.1 con ben quattro titoli di passaggio nel-

UN GRANDE AVVENIRE CHE LI ATTENDEVA

Sotto, Alonso, ancora teenager ai tempi della F.Open a base spagnola che lo ha lanciato con le monoposto. A destra, Hamilton nel 2006 protagonista in Gp2 e, in basso, Raikkonen in F.Renault 2000, già pronto a fare il grande salto in F.1

la bandoliera: F.Bmw Adac, A1 Gp, F.3 Europea e Gp2, senza peraltro trascurare di ricordare il successo aggiuntivo nella 24 Ore di Le Mans 2015 con la Porsche. A un soffio da lui sul piano dei trionfi propedeutici assoluti il giovane Lewis Hamilton, appunto a quota 37, a segno in Renault F.2000 in Gran Bretagna e nell'Eurocup, in F.3 Euroseries, nel Bahrain Superprix e nei Masters F.3, oltre che in Gp2, coi titoli in saccoccia in F.Renault 2.0 Uk, F.3 Euro e Gp2: fantastico. Ma attenzione anche a Romain Grosjean pure lui in vetta a quota 37, il bravo Valtteri Bottas a 31, quindi il roccioso Daniil Kvyat con 30 in coabitazione con Kevin Magnussen.

In posizione medio-alta, con 28 successi di tappa, c'è sorprendentemente Lance Stroll, che nella sua carriera pre F.1 ha vinto solo una gara in meno della stella Seb Vettel. E il pilota canadese ha pure il vanto di avere a curriculum titoli in F.4 Italiana, F.Toyota neozelandese e Euro F.3, stando nell'empireo dei sette piloti che per guadagnarsi la F.1 hanno vinto almeno tre campionati. In poche parole, al di là degli 80 milioni di dollari investiti dal padre Lawrence, il baby sul piano dei risultati secchi ha strameritato l'in-



Fernando Alonso



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Lewis Hamilton



Kimi Raikkonen



gresso nel mondo dei Gran Premi. A proposito di titoli pesanti in saccoccia, va richiamata l'attenzione anche sui trascorsi di Felipe Massa. Adesso, a leggere ciò che fu, tutto sembra incasellarsi in modo non sensazionalistico, eppure Felipe nelle prime quattro stagioni di gare, dal 1998 al 2001, s'era aggiudicato altrettanti titoli, sbancando la F.Chevy Brazil, la F.Renault Eurocup e Italiana entrambe con la Cram di Rosei e infine l'Euro F.3000 con la Draco di Adiano e Nadia Morini. Non a caso Autosprint in una cover seguita al suo primo test in F.1 con la Sauber si chiedeva se Felipe fosse incamminato addirittura sulla nobilissima strada che aveva caratterizzato Ayrton Senna. La realtà poi s'è incaricata di dare a ciascuno il suo, ma resta il fatto che Massa è arrivato in F.1 con un curriculum di livello assoluto.

Grosjean specialista in resurrezioni

Sui generis è il caso del francese Romain Grosjean, che a sua volta vanta ben quattro scudetti cuciti sulla maglia prima di esordire in F.1, essendo finito al top in F.Lista, nella F.Renault francese, nell'Euro F.3 e in Gp2 Asia Series, salvo arrivare nei Gp con la Renault nel 2009, peraltro deludendo e quasi bruciandosi la carriera.



Felipe Massa

Quindi Romain da ex pilota di F.1 si ricostruisce una verginità grazie a Enzo Coloni che lo rilancia in AutoGp nel 2010 e poi alla Dams che lo conduce alla vittoria l'anno dopo in Gp2 Asia Series e nella Gp2 Internazionale, portando incredibilmente alla cifra record di sette i titoli propedeutici vinti, anche se gli ultimi tre, appunto, vengono ottenuti - in modo del tutto anomalo -, dopo l'assaggio in F.1 e non prima, quindi non sono computabili.

Max Verstappen un caso del tutto a se stante

Il precocissimo Max Verstappen resta una sorta di mosca bianca nel mondo delle corse. Dopo di lui e a causa sua nessun minorenni correrà mai più in F.1. Anche se in realtà il baby olandese a tutt'oggi è il solo dei piloti in lizza nel mondiale 2017 a non aver vinto neanche un campionato propedeutico, pur essendo race winner in Florida Winter Series, Euro F.3 e nei Zandvoort Masters.

Kimi in F.1 dalla F.Renault dopo 23 gare

Per quanto Max sia il solo che è arrivato in F.1 dopo soltanto una stagione di corse in auto, il record del minor numero di gare necessarie al gran salto resta in mano a Kimi Raikkonen, giunto nel Circus dopo 23 striminzite corse - con tanto di Superlicenza a tempo determinato e rivedibile -, delle quali, tuttavia, ben 13 vinte e due titoli in F.Renault Uk Winter Series e F.Renault Uk. E attenzione perché Fernando Alonso gli è dietro solo di una misera incollatura, visto che lo spagnolo ha esordito nei Gp anche lui nel 2001, con la Minardi, quando non aveva neanche compiuto 20 anni e con 24 gare in monoposto, delle quali 7 vinte e un titolo in F.Open Nissan.



Max Verstappen



Lance Stroll



A CIASCUNO IL SUO FONDAMENTALE MENTORE

Sopra, papà Lawrence Stroll col figlio Lance quando ancora faceva parte della Ferrari Drivers Academy.

Al centro, Adriano e Nadia Morini della Draco con un giovane Felipe Massa al top nell'Euro 3000 e, più a destra, Jos Verstappen col figlio Max

Palmer maratoneta: 212 gare per arrivare in F.1!

Altro caso su cui accendere i riflettori è quello strano di Jolyon Palmer, figlio del dottor Jonathan, già pilota di F.1 dalla prima metà degli Anni '80. La sua carriera è molto particolare visto che il britannico ha impiegato ben undici stagioni per approdare in F.1: un vero record in fatto di anticamera tra i piloti del Circus nell'anno 2017. Palmer tra i piloti in lizza nella F.1 di oggi è pure colui che ha esordito all'età più avanzata - si fa per dire -: 25 anni, la scorsa stagione, con alle spalle l'incredibile numero di 212 corse disputate. Dato qualitativo e quantitativo che stride ovviamente rispetto a gente come Verstappen, Stroll, Vettel, Ocon, Alonso e Kvyat, tutti esordienti in F.1 da teenager.

Dietro il bravo senatore Palmer, comunque al top in Gp2, tra quelli che ci hanno messo più tempo per approdare ai Gp sorprendentemente va citato Lewis Hamilton, con sette stagioni di apprendistato in monoposto, peraltro eguagliato da Perez e Ericsson. Belli solidi anche Bottas, Ricciardo,



Nico **Hulkenberg**



Jolyon **Palmer**



Carlos **Sainz**



Romain **Grosjean**

Vandoorne, Grosjean, Magnussen e Wehrlein con sei annate propedeutiche vissute quasi esclusivamente in monoposto, prima della F.1, anche se quest'ultimo è arrivato dal Dtm, vinto nel 2015 con la Mercedes, prima di avere la chance di debuttare nei Gp con la Manor.

Gp2 (ossia F.2) corsia d'ingresso non esclusiva

Su ventidue piloti presi in esame - compreso il riservista Button che una tantum sarà a Montecarlo

La Gp2 è vivaio non esclusivo

Ecco il prospetto pilota per pilota circa i curricula che hanno consentito per ciascuno l'ingresso in F.1. Nella prima colonna da sinistra, gli anni di corse necessari alla promozione, quindi il numero di gare, singole vittorie e titoli nel carriera. Infine la serie dalla quale provenivano i piloti al momento dell'esordio nel mondiale e l'età rispettiva.

TUTTI I NUMERI CON I QUALI SONO ARRIVATI IN F.1 I PILOTI DEL 2017

PILOTA	ANNI	GARE	VITTORIE	TITOLI	SERIE D'INGRESSO	ETÀ DEBUTTO F.1
Lewis Hamilton	7	109	37	3	Gp2	22
Valtteri Bottas	6	110	31	3	Gp3	23
Daniel Ricciardo	6	127	28	2	F.Renault 3,5	22
Max Verstappen	1	47	15	-	Euro F.3	17
Sebastian Vettel	4	94	29	1	F.Renault 3,5	19
Kimi Raikkonen	2	23	13	2	F.Renault 2000	21
Sergio Perez	7	151	25	1	Gp2	21
Esteban Ocon	4	109	13	2	Dtm	19
Felipe Massa	4	47	16	4	Euro F.3000	20
Lance Stroll	3	76	28	3	Euro F.3	18
Fernando Alonso	2	24	7	1	F.3000 Int.	19
Stoffel Vandoorne	6	129	29 (31)	3	Gp2	24
Jenson Button	2	36	11	1	F.3 Britannica	20
Daniil Kvyat	4	149	30	2	Gp3	19
Carlos Sainz	5	187	28	2	F.Renault 3,5	20
Romain Grosjean	6	129	37	4 (7)	Gp2	23
Kevin Magnussen	6	140	30	2	F.Renault 3,5	21
Nico Hulkenberg	5	128	37	4	Gp2	22
Jolyon Palmer	11	212	22	2	Gp2	25
Marcus Ericsson	7	156	19	2	Gp2	23
Pascal Wehrlein	6	131	15	2	Dtm	21
Antonio Giovinazzi	5	161	26	1	Gp2	23

lo al posto dell'indiano Alonso -, sette di loro sono giunti in F.1 dalla Gp2, canale maggioritario ma non esclusivo d'ingresso ai Gp. Salta infatti all'occhio che ben quattro, ossia Ricciardo, Vettel, Sainz e Magnussen, hanno affilato le armi in F.Renault 3,5, mentre i baby Verstappen e Stroll hanno fatto il salto dalla F.3 continentale e Button dalla F.3 britannica. Bottas e Kvyat si sono invece mossi dalla Gp3, mentre Raikkonen proviene addirittura dalla F.Renault 2000. Dalle ruote coperte invece arrivano i giovani Wehrlein e Ocon, ben versati in monoposto ma di fatto reduci dal Dtm.

Concludendo, in media un pilota impiega quattrocinqe anni di gare in monoposto per arrivare nei Gp, a 20-21 anni d'età, dopo essersi aggiudicato un paio di titoli e 20-24 corse. Hamilton ha mantenuto le premesse, Hulk per ora no mentre Stroll ha ruolino e capacità che giustificano i soldi spesi da papà, con Vettel, Alonso e Verstappen baciati dal sole in fronte fin da baby. Morale della favola, una F.1 ricca di piloti forti e tutti meritevolissimi di esserci. ●

GP RUSSIA

IL Paddock

LE FOTO DI WEHRLEIN IL CALVARIO SU TWITTER

Pascal Wehrlein ha mostrato su Twitter le foto (sotto) del suo recupero in seguito all'incidente rimediato alla RoC. Le immagini mostrano un Pascal alle prese con un infortunio sicuramente più grave di quanto fatto trapelare inizialmente. Attualmente Wehrlein si è detto molto soddisfatto del suo stato di recupero, ringraziando tutte le persone che lo hanno aiutato in questi mesi.



DUE FERRARI DAVANTI A TUTTI DOPO UN'ATTESA INFINITA

PRIMA FILA ROSSA QUASI 10 ANNI DOPO

Due Ferrari in prima fila. Un sogno mostruosamente proibito diventato un vero incubo scacciato via sabato alla fine delle qualifiche del Gp di Russia. Sono dovuti passare quasi dieci anni dall'ultima volta in cui alla fine delle qualifiche due Rosse non chiudevano davanti a tutti. Era il 22 giugno del 2008 quando sul circuito di Magny Cours Raikkonen finì davanti a Massa e a Hamilton; poi in gara fu Felipe a chiudere davanti a Kimi: il brasiliano della Ferrari accarezzò il titolo iridato fino a Interlagos ma alla fine fu Lewis a festeggiare la conquista del suo primo mondiale. Per Sebastian Vettel si è trattato della 47esima pole della carriera arrivata dopo l'ultima firma messa a segno al Gp di Singapore nel 2015.



ULTIMO GIRO AL VELENO

MASSA SI DIFENDE

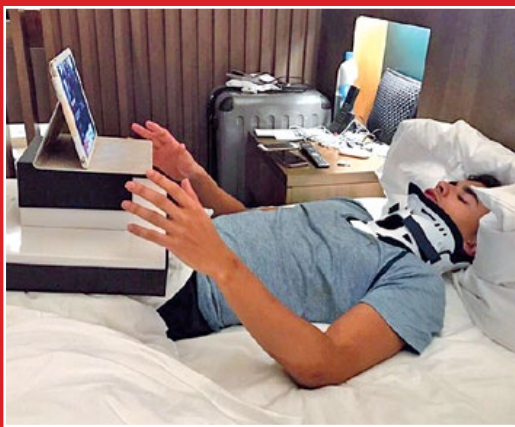
L'ultimo giro del Gp è stato abbastanza agitato con Massa divenuto involontario elemento di disturbo: «Non penso di avere ostacolato Vettel perché ho lasciato passare Bottas alla fine del rettilineo e in quel momento Seb non era tanto vicino da poter passare. Abbiamo fatto curva-2 e poi, dopo curva-3, sono rimasto completamente a sinistra, lasciando tutta la destra per lui. Ho anche alzato il piede per favorire il sorpasso ma lui non ha voluto andare, forse pensando che non lo stessi guardando».

KVYAT SCHERZA

MI PIACE SILURARE SEB

Vero idolo davanti al suo popolo, Daniil Kvyat, dopo aver dato alle stampe il primo libro che racconta la sua carriera, è tornato a parlare del via del Gp di Sochi 2016. «La prima cosa che mi viene in mente quando penso alla Russia è Vettel Mi piace silurare Sebastian, è il mio hobby. Andiamo lo sapete tutti che sto scherzando!». Quel crash l'anno scorso gli costò il posto alla Red Bull. È ripartito dalla Toro Rosso dove potrebbe restare anche nel 2018.

LENTE D'INGRANDIMENTO



Sopra, Kvyat festeggia il compleanno con qualche giorno di ritardo. A fianco, Sainz col casco che ricorda Gonzalo Basurto il giovane kartista spagnolo morto due domeniche fa

FERNANDO RACCONTA

ALONSO INDY-MANIA

Di ritorno dalla sua prima presa di contatto col mondo Indycar, Fernando Alonso ha raccontato: «Quello che è certo è che ho capito davvero quanto sia importante la Indy 500 e quanto le persone siano super eccitate per quella gara. Noi piloti di F1 siamo abituati ad andare in America senza essere tanto riconosciuti e invece sono stato fermato ovunque dai tifosi: per me è stato davvero sorprendente. Era come essere in Spagna... Sono consapevole di quanto sia difficile guidare quelle auto e a quelle velocità nel traffico. Ma io sono pronto a imparare e spero di essere competitivo».

UNO STOP NELLE LIBER

SIROTKIN CHE PECCATO!

Sirotkin è salito sulla Renault nel 1° turno di libere, costretto tuttavia ad uno stop dopo una decina di minuti per problemi alla power-unit. La squadra ha cercato di risolvere le noie tecniche, ma i commissari hanno ricevuto l'ordine di rimuovere la vettura, portandola ai box. Davvero sfortunato il russo in questo debutto casalingo.



LO HA ANNUNCIATO MONISHA KALTERNBORN

SAUBER-HONDA ACCORDO FATTO PER IL 2018

Lascerà la power unit Ferrari per la Honda, la Sauber che nel 2018 disporrà della motorizzazione giapponese. Ha commentato Monisha Kalternborn, amministratore delegato e team principali del team elvetico: «Per Sauber è un grande onore poter collaborare con Honda nelle prossime stagioni. La nostra solidità non è visibile solo attraverso la nuova proprietà, ma ora anche grazie alla nuova partnership con Honda. È un'altra pietra miliare della storia del nostro team».

MESSO DA PARTE L'HALO SI SPACCA IL FRONTE DI FAVOREVOLI E CONTRARI

L'IPOTESI SHIELD DIVIDE I PILOTI

Scartata l'ipotesi Halo, la F1 pensa ora al "Shield", una sorta di parabrezza. L'idea ha spaccato a metà i piloti, con Grosjean, Kvyat e Raikkonen contrari, mentre Ricciardo, Bottas e Wherlein sono sembrati già più possibilisti. Tutti i piloti, comun-

que, hanno ribadito l'importanza di continuare a migliorare la sicurezza, ma i contrari hanno sottolineato l'importanza di non snaturare la massima serie, con il pilota di casa, Kvyat, convinto che il livello di sicurezza sia già molto buono.

NIENTE CORSA ALL'OMBRA DELLE STELLE: LO CONFERMA IL VICE PRIMO MINISTRO

GP DI RUSSIA SÌ, MA LA NOTTE NO

Il vice primo ministro Dmitry Kozak ha smentito l'ipotesi di una gara in notturna prima del 2020, soluzione avanzata lo scorso anno dall'organizzatore del Gp di Russia Sergey Vorobyev, il quale auspicava inoltre un intervento economico da parte del governo per concretizzare la sua idea. Kozak ha dichiarato alla stampa che lo svolgersi della corsa in orario diurno permette agli spettatori di godere di uno spettacolo migliore, con anche la visione degli edifici olimpici e delle montagne, per cui non ci saranno cambiamenti in tal senso.



SULLA FERRARI

BRIATORE STUPITO

«Gliel'ho promesso: andrò a Indy con Ferdinando, si io lo chiamo così», ha commentato ai microfoni di Sky, Flavio Briatore che guardando alla F1 ha aggiunto: «La Ferrari ha stupito tutti. È incredibile quello che ha fatto, credo siano stupiti anche loro. Secondo me la Mercedes ha ancora un vantaggio, anche se non più enorme. Hanno la pressione portata dalla Ferrari, hanno cominciato a sbagliare... Quando si gioca sui millesimi si diventa più umani. La Ferrari deve continuare così nello sviluppo della monoposto. Barcellona sarà la chiave per capire sulla parte aerodinamica. Se la Ferrari se la giocherà sui 2-3 decimi può essere che si possa giocare il Mondiale, almeno con Vettel».



Bellezze nel paddock a colpi di selfie con lo specialista Hamilton sempre un passo avanti a tutti nel settore



Massa-matrioska al box Williams



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Vandoorne	1°	30"006
Ericsson	1°	32"235
Wehrlein	2°	31"266
Wehrlein	20°	30"799
Massa	21°	29"923
Magnussen (+5")	21°	36"559
Kvyat	21°	29"991
Ericsson	21°	30"655
Sainz	24°	29"973
Vandoorne (+5")	24°	35"998
Ocon	26°	30"253
Stroll	26°	29"791
Bottas	27°	29"356
Pérez	27°	29"868
Raikkonen	29°	30"152
Verstappen	29°	29"567
Hamilton	30°	29"739
Vettel	34°	30"097
Hülkenberg	40°	30"280
Massa	41°	29"920

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PUNTI	PILOTA	VEETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	25	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	1.28"08"743	206,859	1'37"367	49
2°	18	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	52	a 0"617	206,835	1'37"312	49
3°	15	K.Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF70H - Ferrari 062	52	a 11"000	206,430	1'36"844	49
4°	12	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 36"320	205,449	1'38"398	18
5°	10	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	52	a 1"00"416	204,523	1'38"429	47
6°	8	S.Pérez (Messico)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 1'26"788	203,520	1'38"661	51
7°	6	E.Ocon (Francia)	Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	52	a 1'35"004	203,209	1'38"745	50
8°	4	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	52	a 1'36"188	203,164	1'38"418	52
9°	2	F.Massa (Brasile)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 1 giro	202,785	1'38"232	45
10°	1	C.Sainz (Spagna)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	51	a 1 giro	202,281	1'38"858	51
11°		L.Stroll (Canada)	Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+	51	a 1 giro	202,067	1'38"870	50
12°		D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17	51	a 1 giro	201,914	1'38"300	50
13°		K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-17 - Ferrari 062	51	a 1 giro	201,188	1'39"566	40
14°		S.Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	51	a 1 giro	200,142	1'39"790	47
15°		M.Ericsson (Svezia)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	51	a 1 giro	200,042	1'39"835	48
16°		P.Wehrlein (Germania)	Sauber C36 - Ferrari 059/5	50	a 2 giri	198,710	1'40"922	37

NON CLASSIFICATI

	D.Ricciardo (Australia)	Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13	5	Freni	152,977	1'42"285	4
	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-17 - Ferrari 062	0	Incidente	-	-	-
	J.Palmer (Gran Bretagna)	Renault R.S.17 - Renault R.E.17	0	Incidente	-	-	-
	F.Alonso (Spagna)	McLaren MCL32 - Honda RA617H	N.P.	Power Unit	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL QUARTO GRAN PREMIO

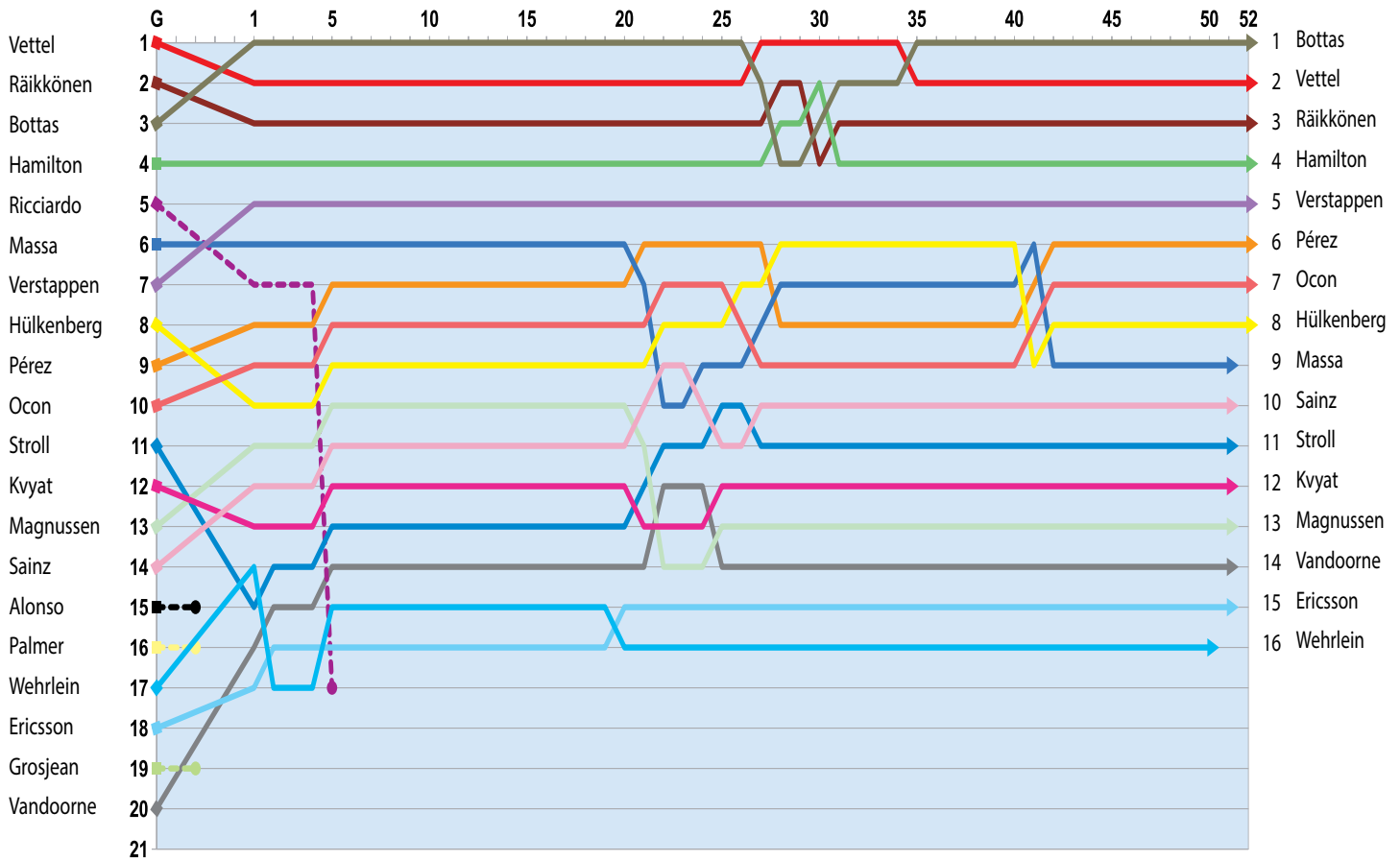
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	1	1	1	1	1	1
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	1	1	1	1	1	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	2	2	2	1	1	2
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	2	2	2	1	1	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	1	3	2	1	2	2
FERRARI	RAIKKONEN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

RUSSIA | 4ª gara del mondiale F1 | 30 aprile 2017 | Sochi Autodrom (5,848 km)
 | Distanza: 309,745 km | Giri: 52 (c) | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

LEGENDA

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

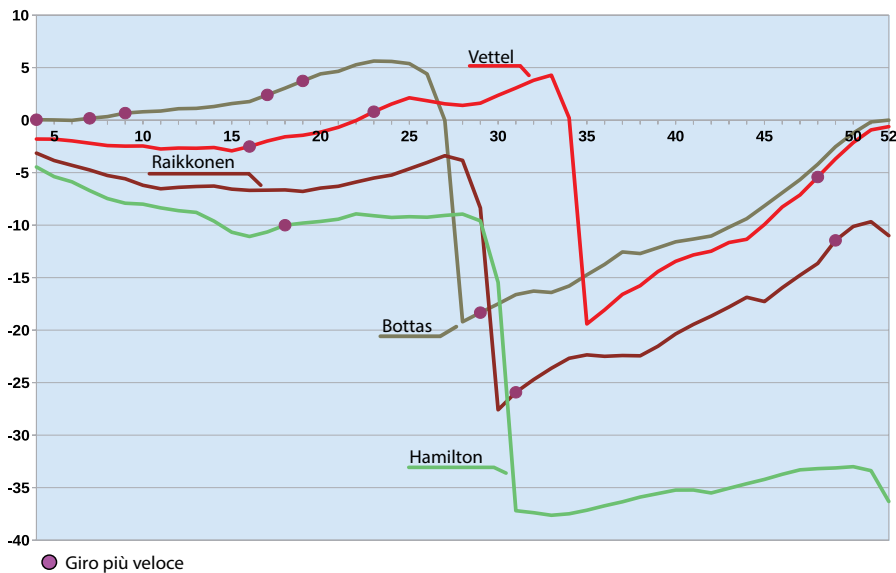
L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
 132 METRI PRIMA DELLA CURVA 2

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Stroll	331.2	Bottas	331.4
Raikkonen	331.0	Vettel	326.5
Hamilton	330.4	Hamilton	324.7
Bottas	329.9	Magnussen	322.9
Ocon	329.5	Stroll	315.5
Pérez	328.3	Wehrlein	314.5
Massa	327.5	Pérez	312.5
Vettel	326.1	Raikkonen	312.5
Grosjean	325.5	Massa	311.7
Magnussen	324.5	Ocon	311.6
Ricciardo	324.3	Ericsson	309.8
Alonso	322.6	Kvyat	308.8
Wehrlein	321.3	Sainz	307.0
Verstappen	320.8	Hülkenberg	306.1
Ericsson	319.9	Verstappen	305.9
Kvyat	319.5	Ricciardo	305.3
Palmer	318.9	Vandoorne	295.2
Hülkenberg	318.8	Grosjean	247.7
Sainz	317.9	Palmer	237.8
Vandoorne	317.4		

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 QUALIFICA

NUOVO
S.Vettel (Ferrari SF70H)
1'33"194 media 225.902 km/h
Primo precedente:
N.Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'35"337 media 220.825 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO
K.Raikkonen (Ferrari SF70H)
1'36"844 media 217.388 km/h
Primo precedente:
N.Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)
1'39"094 media 212.452 km/h

SULLA DISTANZA

NUOVO
V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+) 1h28'08"743 media 206.859 km/h
Primo precedente:
L.Hamilton (Mercedes F1 W05 Hybrid, 2014) 1h31'50"744 media 202.346 km/h

PROVE LIBERE

VENERDÌ 28 APRILE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Vettel	1'37"230	1'34"120
2° Raikkonen	1'36"074	1'34"383
3° Bottas	1'36"119	1'34"790
4° Hamilton	1'36"681	1'34"829
5° Verstappen	1'37"174	1'35"540
6° Ricciardo	1'37"290	1'35"910
7° Massa	1'37"900	1'36"261
8° Hülkenberg	-	1'36"329
9° Magnussen	1'38"747	1'36"506
10° Pérez	1'37"457	1'36"600
11° Ocon	1'38"065	1'36"654
12° Alonso	1'38"813	1'36"765
13° Palmer	1'39"158	1'36"771
14° Grosjean	1'39"533	1'37"039
15° Sainz	1'38"976	1'37"083
16° Vandoorne	1'39"541	1'37"125
17° Kvyat	1'38"496	1'37"300
18° Wehrlein	1'39"731	1'37"441
19° Stroll	1'37"944	1'37"747
20° Ericsson	1'40"079	1'37"819
21° Sirotkin	s.t.	-

SABATO 29 APRILE

	3ª SESSIONE
1° Vettel	1'34"001
2° Raikkonen	1'34"338
3° Bottas	1'34"364
4° Hamilton	1'34"542
5° Verstappen	1'35"452
6° Massa	1'35"471
7° Hülkenberg	1'35"662
8° Ricciardo	1'35"830
9° Sainz	1'36"164
10° Magnussen	1'36"556
11° Stroll	1'36"649
12° Ocon	1'36"676
13° Kvyat	1'36"846
14° Alonso	1'36"869
15° Pérez	1'36"962
16° Grosjean	1'37"164
17° Vandoorne	1'37"182
18° Ericsson	1'37"503
19° Wehrlein	1'37"657
20° Palmer	s.t.

POLE POSITION

SABATO 29 APRILE	QUALIFICHE			SETTORI			
	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	
1° Vettel	Ferrari SF70H	1'34"493	1'34"038	1'33"194	33"764	31"910	27"508
2° Raikkonen	Ferrari SF70H	1'34"953	1'33"663	1'33"253	33"835	32"053	27"315
3° Bottas	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'34"041	1'33"264	1'33"289	33"624	32"050	27"398
4° Hamilton	Mercedes F1 W08 EQ Power+	1'34"409	1'33"760	1'33"767	33"517	32"147	27"788
5° Ricciardo	Red Bull RB13	1'35"560	1'35"483	1'34"905	34"293	32"621	27"985
6° Massa	Williams FW40	1'35"828	1'35"049	1'35"110	34"238	32"791	27"963
7° Verstappen	Red Bull RB13	1'35"301	1'35"221	1'35"161	34"271	32"509	27"950
8° Hülkenberg	Renault R.S.17	1'35"507	1'35"328	1'35"285	34"625	32"599	27"868
9° Pérez	Force India VJM10	1'36"185	1'35"513	1'35"337	34"363	32"805	27"969
10° Ocon	Force India VJM10	1'35"372	1'35"729	1'35"430	34"311	32"821	27"957
11° Sainz	Toro Rosso STR12	1'35"827	1'35"948		34"536	32"834	28"143
12° Stroll	Williams FW40	1'36"279	1'35"964		34"390	33"142	28"333
13° Kvyat	Toro Rosso STR12	1'35"984	1'35"968		34"573	33"057	28"184
14° Magnussen	Haas VF-17	1'36"408	1'36"017		34"460	33"004	28"346
15° Alonso	McLaren MCL32	1'36"353	1'36"660		34"720	33"268	28"166
16° Palmer	Renault R.S.17	1'36"462			34"798	32"983	28"285
17° Vandoorne	McLaren MCL32	1'37"070			35"079	33"414	28"480
18° Wehrlein	Sauber C36	1'37"332			34"860	33"553	28"787
19° Ericsson	Sauber C36	1'37"507			34"890	33"466	28"766
20° Grosjean	Haas VF-17	1'37"620			34"580	33"215	29"083

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'33"194	7 Raikkonen Ferrari 1'33"253
2ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'33"289	44 Hamilton Mercedes 1'33"767
3ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'34"905	19 Massa Williams 1'35"110
4ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'35"161	27 Hulkenberg Renault 1'35"285
5ª FILA	11 Perez Force India 1'35"337	31 Ocon Force India 1'35"430
6ª FILA	18 Stroll Williams 1'35"964	26 Kvyat Toro Rosso 1'35"968
7ª FILA	20 Magnussen Haas 1'36"017	55 Sainz (a) Toro Rosso 1'35"948
8ª FILA	14 Alonso (c) McLaren 1'36"660	30 Palmer Renault 1'36"462
9ª FILA	94 Wehrlein Sauber 1'37"332	9 Ericsson Sauber 1'37"507
10ª FILA	8 Grosjean Haas 1'37"620	2 Vandoorne (b) McLaren 1'37"070

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato)
 Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

MONDIALE PILOTI

		1°: 25 p	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 26/3	CINA 9/4	BAHRAIN 16/4	RUSSIA 30/4	SPAGNA 14/5	MONACO 28/5	CANADA 11/6	AZERBAIJAN 25/6	AUSTRIA 9/7	G.BRETAGNA 16/7	UNGHERIA 30/7	BELGIO 27/8	ITALIA 3/9	SINGAPORE 17/9	MALESIA 1/10	GIAPPONE 8/10	STATI UNITI 22/10	MESSICO 29/10	BRASILE 12/11	ABU DHABI 26/11
1°	S.Vettel	86	25	18	25	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	L.Hamilton	73	18	25	18	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	V.Bottas	63	15	8	15	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	K.Raikkonen	49	12	10	12	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	M.Verstappen	35	10	15	(m.)	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	D.Ricciardo	22	(m.)	12	10	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	S.Pérez	22	6	2	6	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	F.Massa	18	8	(14°)	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	C.Sainz	11	4	6	(i.)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	E.Ocon	9	1	1	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11°	N.Hülkenberg	6	(11°)	(12°)	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12°	R.Grosjean	4	(m.)	(11°)	4	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13°	K.Magnussen	4	(m.)	4	(m.)	(13°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14°	D.Kvyat	2	2	(m.)	(12°)	(12°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15°	P.Wehrlein	0	(m.)	-	(11°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16°	L.Stroll	0	(m.)	(i.)	(i.)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17°	A.Giovinazzi	0	(12°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18°	J.Palmer	0	(m.)	(13°)	(13°)	(i.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19°	S.Vandoorne	0	(13°)	(m.)	(m.)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20°	F.Alonso	0	(m.)	(m.)	(14°)	(m.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	M.Ericsson	0	(i.)	(15°)	(m.)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	136	18/15	25/8	18/15	12/25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2°	Ferrari	135	25/12	18/10	25/12	18/15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3°	Red Bull	57	0/10	12/15	10/0	0/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4°	Force India	31	6/1	2/1	6/1	8/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5°	Williams	18	0/8	-	0/8	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6°	Toro Rosso	13	2/4	0/6	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7°	Haas	8	-	0/4	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8°	Renault	6	-	-	2/0	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	Sauber	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10°	McLaren	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CAMBIO GOMME

VANDOORNE		
SS	US	US
RICCIARDO		
US		
VETTEL		
US	SS	
RAIKKONEN		
US	SS	
ERICSSON		
SS	US	US
PÉREZ		
US	SS	
STROLL		
US	SS	
MASSA		
US	SS	US
MAGNUSSEN		
US	SS	
KVYAT		
US	SS	
HÜLKENBERG		
US	SS	
OCON		
US	SS	
VERSTAPPEN		
US	SS	
HAMILTON		
US	SS	
SAINZ		
US	SS	
BOTTAS		
US	SS	
WEHRLEIN		
SS	US	US

GIRI IN TESTA

Bottas	1°-26°
Vettel	27°-34°
Bottas	35°-52°

NOTE

(a) Penalizzazione di 3 posizioni per l'incidente con Stroll in Bahrain.

(b) Penalizzazione di 15 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntivi della Power Unit.

(c) Alonso non è presente nella griglia di partenza finale: il suo stop all'entrata della corsia box nel giro di schieramento causa un doppio giro di formazione.



Centro di gravità perman

TUTTO, NELLA NUOVA PORSCHE GT CHE HA IL MOTORE POSIZIONATO PIÙ VICINO AL BARICENTRO, RUOTA INTORNO A QUEST'ARCHITETTURA. IL PROGETTISTA, MARCO UJHASI, CI SPIEGA PRO E CONTRO



ente

PALLA AL CENTRO

La nuova 911 Rsr Gte rappresenta una clamorosa rottura col passato: è la prima Porsche 911 caratterizzata dal motore montato in posizione centrale anziché a sbalzo

di **Cesare Maria Mannucci**

Dopo **Norbert Singer** e Alex Hitzinger, adesso il progettista simbolo della Porsche è Marco Ujhasi. È lui che ha deciso di spostare al centro il motore della nuova 911 Rsr Gte che ha debuttato alla 24 Ore di Daytona, accomunando così la Porsche a Ferrari e Ford in questa soluzione progettuale. Dopo il passaggio di Hitzinger, progettista della 919H LmP1, a Google, dove sta lavorando al progetto della vettura guidata dall'intelligenza artificiale; Ujhasi è diventato il simbolo della nuova scuola tecnica Porsche e, insieme a Frank Walliser, ha voluto fortemente Gimmi Bruni, strappato alla Ferrari. Con Ujhasi, dopo le gare di Daytona, Sebring e Silverstone e alla vigilia della sfida del Wec a Spa facciamo il punto sulla nuova Porsche 911 Rsr, la filosofia costruttiva che ha fatto nascere questo progetto, il potenziale della Casa di Stoccarda nella classe Gte in vista della 24 Ore di Le Mans.

- Contento delle risultanze della Porsche a motore centrale?

«Di km di test ne abbiamo fatti oltre 35.000 prima di correre a Daytona e a Sebring, c'è stato il tempo necessario per capire il comportamento della vettura. Le simulazioni hanno trovato un riscontro diretto con la pista sin dai primi giri. Questo ci ha confortato sul fatto che le scelte prese a monte erano giuste».

- Al momento, cosa vi ha soddisfatto e cosa no?

«Sembrerà strano ma di problemi rilevanti non ne abbiamo incontrati. Questo è un progetto destinato a durare almeno 6 anni. Per regolamento, nel corso del tempo potremmo aggiornarlo con 2 step evolutivi, da usare nei prossimi 4 anni. Il fatto che la vettura si sia rivelata subito affidabile e performante ha reso tutto più facile. Perché parliamo di un modello che segna un passo molto importante nella tradizione tecnica della Porsche».

- Al di là del posizionamento del motore, qual è la differenza principale della nuova 911 Rsr Gte?

«Dobbiamo parlare di concetto globale della vettura. Il posizionamento centrale del motore non si ripercuote in maniera radicale solo sulla distribuzione dei pesi ma anche il profilo aerodinamico risulta radicalmente modificato rispetto alla precedente 911 Gte. È scaturita una libertà di design maggiore per l'aerodinamica e la disposizione di tante componenti, prima alloggiata in posizioni quasi obbligate. In virtù del motore centrale, ora disponiamo di un diffusore di dimensioni molto maggiori, con tutti i vantaggi in termini di deportanza che ne conseguono. Quando la vecchia 911

era ben regolata, il bilanciamento era buono, era competitiva. Ma trovare le regolazioni ottimali, forse era più difficile. La finestra operativa prestazionale era molto stretta. Per questo c'erano alti e bassi nelle performance, da una gara all'altra. Ora la finestra operativa è maggiore, tecnici e piloti possono sfruttare di più il potenziale della vettura. Che è più facile da raggiungere e ottimizzare».

- Eppure, al debutto a Daytona, avete lamentato l'usura eccessiva delle gomme...

«A Daytona il problema era diverso. Per la prima volta abbiamo affrontato curve sopraelevate, non avevamo mai affrontato un banking così elevato, probabilmente la pressione di gonfiaggio non era quella adeguata. In gara abbiamo riportato la pressione ai livelli consigliati da Michelin e il problema è scomparso. L'esperienza che avevamo accumulato a Daytona correndo con i precedenti modelli era servita a poco, perché il setup del-



QUESTO PROGETTO È DESTINATO A DURARE 6 ANNI. È UN MODELLO RIVOLUZIONARIO PER LA PORSCHE

MARCO UJHASI



la nuova 911 a motore centrale è molto diverso».

- I "porschisti" puri la considerano una specie di "criminale", perché sulla 911 ha portato il motore in posizione centrale...

«Diciamo che già nel 1963 si era parlato di posizionare il motore centralmente! Per le caratteristiche attuali del regolamento Gte, montare il motore in posizione centrale è la miglior architettura possibile. Considerando anche il lavoro che hanno fatto la Ferrari con la 488 e la Ford con la Gt. La priorità, conforme agli strumenti del regolamento, era trovare un posizionamento che ci permettesse il maggiore campo di regolazioni in termini d'assetto. In realtà, la principale novità dell'ultima versione della 911 non è tanto il posizionamento del motore quanto la sensibilmente maggiore libertà in materia di regolazioni. Che prima, invece, a volte erano piuttosto complesse e limitate da ottimizzare».

- Quindi invidiate questo posizionamento alle altre Gt...

«Il fatto non è invidiare il motore posizionato centralmente a Ferrari o Ford, quanto constatare che su tutte le vetture LmP1, il motore è posizionato centralmente. Quella è la categoria più performante del Wec. Diverso il discorso per le vetture

← stradali, dove subentrano altri fattori, e dove non è detto che il posizionamento centrale sia necessariamente la scelta migliore. Perché su una vettura stradale la trazione, per via delle gomme meno larghe, diventa un fattore primario da raggiungere ma se parliamo di vetture da competizione è innegabile che il centraggio delle masse sia una condizione auspicabile da ottenere: per la guidabilità, la vita delle gomme e le soluzioni aerodinamiche che di conseguenza puoi adottare. I vari dispositivi elettronici presenti abitualmente migliorano le caratteristiche di guida ma strutturalmente il fatto di disporre di un motore centrale è una grande opportunità. Prima bisogna essere a posto con la meccanica e l'aerodinamica, poi arriva l'elettronica. Non potrai mai compensare un problema meccanico o di guidabilità con dei dispositivi elettronici».

- La 911 Rsr Gte non sarà mai prodotta in serie, contrariamente alla Ferrari 488 e alla Ford Gt. Questo ha condizionato il vostro lavoro?

«Dirò una cosa che molti non s'aspettano ma quando prendi una vettura da una linea di produzione che deve servire per la versione da competizione, puoi beneficiare di tutte le risultanze, gli studi e le esperienze dei tecnici che l'hanno progettata. Anche noi abbiamo fatto ricorso a molte conoscenze acquisite dal settore produzione, non definirei la nostra vettura come un prototipo. Anzi, i punti in comune con la produzione Porsche sono maggiori di quanto possiate immaginare».

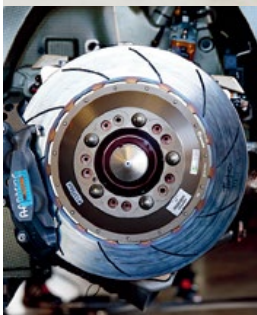
- Indubbiamente però alcune soluzioni aerodinamiche come le fiancate in stile vecchie Silhouette Gr. 5, hanno fatto invecchiare di colpo le altre vetture Gte, anche se avevano solo un anno di vita...

«La linea della vettura rimane quella della 911 stradale regolarmente in produzione. La forma delle fiancate è stata disegnata conforme a quello che consente l'attuale regolamento tecnico. Non ci sono state concesse deroghe particolari. Diciamo che hanno un andamento diverso dalle precedenti 911 Gte, che erano nate in un quadro regolamentare diverso e meno libero. Ora invece la possibilità di disegnare l'andamento delle fiancate è maggiore. Ma lo stesso regolamento è stato interpretato anche dalla Ferrari e dalla Ford. Mentre invece Corvette e Aston Martin sono state progettate con il precedente regolamento e successivamente aggiornate».

- Si dice che la nuova Bmw che apparirà nel Wec del 2018 è ancora più radicale, riducendo pure le dimensioni del parabrezza, che per regolamento devono essere uguali a quelle delle vetture di serie...

«Nel nostro caso le dimensioni del parabrezza sono assolutamente uguali a quelle della precedente 911 Gte. Poi, se qualcuno riuscirà a ridurre la sezione frontale, avrà certamente un grande vantaggio ma al momento questo non è permesso. Per quanto ci riguarda le dimensioni del parabrezza, sono le stesse della vettura di serie».

- La Ferrari 488 è nata come vettura di serie e poi



RIVOLUZIONE A STOCCARDA

Marco Ujhasi, sopra, posa accanto alla Porsche Gt a motore centrale, a destra in azione. Nelle altre immagini si possono vedere i dettagli della rivoluzionaria Gt di Stoccarda

è stata realizzato il modello da competizioni. La Ford Gt è nata in versione Gte e poi un anno dopo è stata realizzata la versione stradale. La Porsche 911 Rsr Gte invece, non sarà mai prodotta in serie: diventa difficile equilibrare le performance di vetture nate con presupposti così diversi attraverso un Bop...

«Credo che la vettura più estrema sia la Ford, in realtà molto più simile ad un Prototipo che ad una Gt. La sua configurazione aerodinamica nasce primariamente per le competizioni. Basta guardare la bassa sezione frontale, i condotti, il modo in cui il flusso aerodinamico è incanalato».

- Perché, a differenza di Ferrari e Ford, siete rimasti fedeli al motore atmosferico?

«La priorità è quel che si vuole ottenere. Magari ci sbagliamo ma con l'attuale regolamento tecnico il motore atmosferico alla fine è la soluzione migliore. Non vedo nessun vantaggio nel disporre di un turbo. È stata una decisione persino facile da prendere: non ci sono da alloggiare gli accessori che il turbo richiede, il peso è minore. Dal punto di vista termodinamico e con questo regolamento l'aspirato non è inferiore al turbo. Anzi...».

- L'Aston Martin dice che la Porsche sarà avvantaggiata a livello di Bop a Le Mans, perché non avendo corso con la stessa vettura lo scorso anno l'equivalenza non potrà essere troppo accurata...

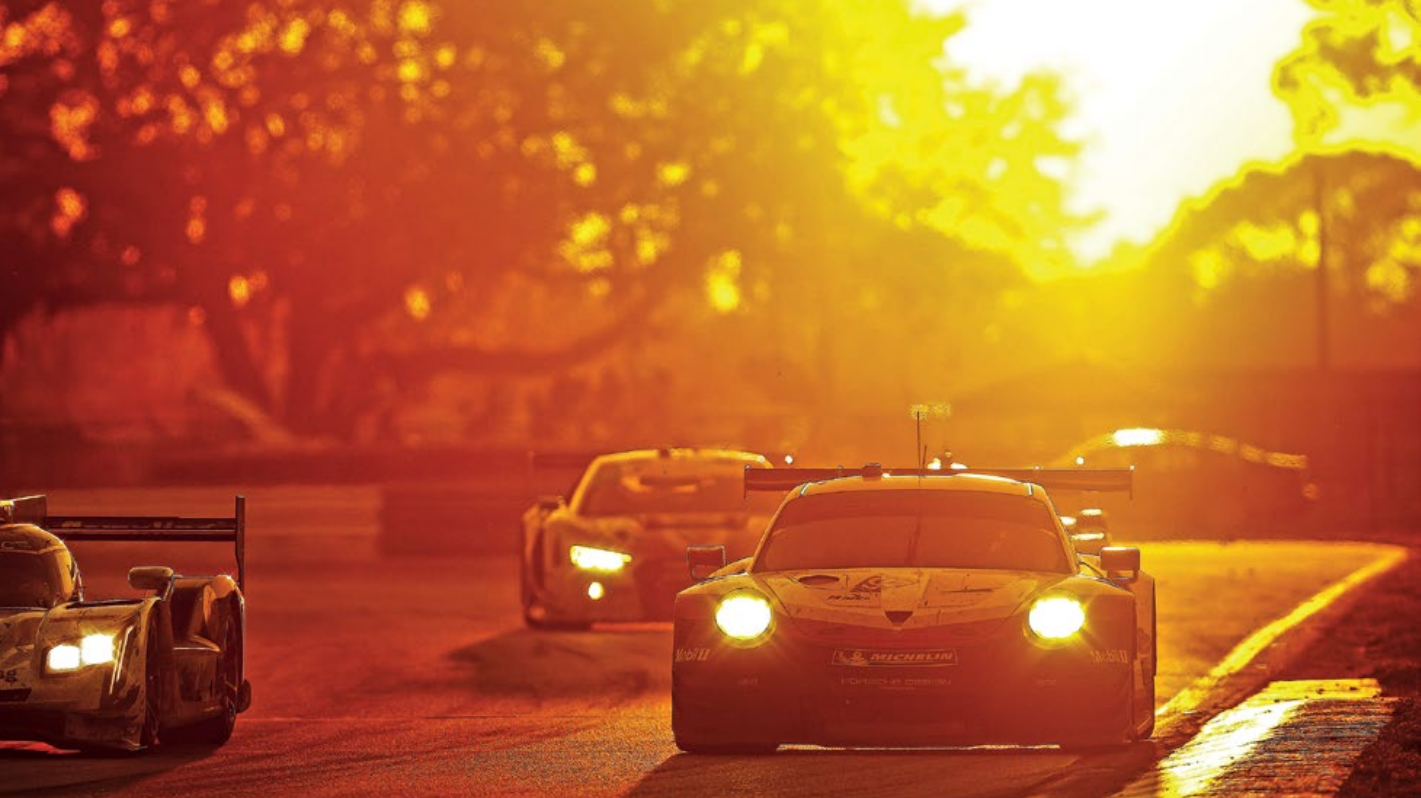
«Il Bop è indispensabile per la categoria, questo va messo in chiaro. Poi possiamo discutere 10 anni su qual è il metodo migliore per ottimizzarlo. Perché a Le Mans corrono insieme vari tipi di vetture Gte, nate con concetti e presupposti diversi. Ora abbiamo un nuovo sistema, più matematico, basato su algoritmi e meno interpretabile. Mi sembra un buon punto di partenza. Ci vorranno degli aggiustamenti ma sono fiducioso che avremo delle bel-



IL BALANCE OF PERFORMANCE È FONDAMENTALE. IL NUOVO SISTEMA DI CALCOLO MI SEMBRA GIUSTO

MARCO UJHASI





le gare, competitive e dove le differenze in pista saranno meno evidenti. Ma alla fine il funzionamento del Bop è correlato alla responsabilità degli stessi Costruttori. L'importante è che alla fine le differenze prestazionali siano contenute in un range che potrà oscillare tra più o meno 3-5 decimi. Allora comunque potrai giocartela, ricorrendo alla strategia, ai piloti, agli altri fattori variabili. Se invece il gap è maggiore, allora a Le Mans sei fuori dalla lotta».

- Il bagnato è sempre stato il terreno migliore per la 911. In passato in quella condizione la Porsche è riuscita persino a battere i Prototipi nell'assoluta.

Questo vantaggio resterà anche con la nuova posizione centrale del motore?

«Posso dire che aspetto con ansia la prima gara sotto la pioggia. Indubbiamente, avere tutto il peso dietro in condizioni di aderenza precaria migliora la motricità e la trazione. Ora però disponiamo di un'aerodinamica superiore e abbiamo un margine di finestra operativa maggiore, in termini di regolazioni, sul bagnato. Nei test comparativi fatti sul bagnato, rispetto al precedente posizionamento del motore non abbiamo perso troppo tempo. Siamo fiduciosi: in queste condizioni manterremo il nostro tradizionale vantaggio».

- Avete ingaggiato Gimmi Bruni, il miglior pilota del mondo al volante di vetture Gt, il più vittorioso. Cosa vi aspettate da lui?

«Si tratta di un pilota molto esperto, che alla Porsche porterà nuovi input e nuove conoscenze. Una novità considerando che abitualmente i piloti Porsche restano con noi per molto tempo. Con Bruni gli altri eviteranno di diventare abitudinari o pigri. Non vedo l'ora di iniziare a lavorare con lui, (la cosa avverrà a giugno alla 6 Ore di Watkins Glen n.d.r) ma purtroppo non potrà correre con noi alla 24 Ore di Le Mans. Mi dispiace».

- In futuro la nuova 911 Gte sarà disponibile an-

che per i privati? Farete una piccola produzione?

«Rispetto alle precedenti versioni, questa 911 è più facile da gestire: così deve essere per un'auto più moderna. Se la metteremo in vendita, i team clienti non avranno nessun problema a gestirla in pista, così come hanno fatto con i precedenti modelli. È una decisione che dobbiamo ancora prendere».

- La Lmp1 è in crisi, il regolamento tecnico è stato congelato sino al 2019, all'orizzonte non si vedono altre Case pronte ad entrare nel Wec. La classe Gte invece ha ottenuto la titolazione iridata e mostra un livello di partecipanti più ricco. In futuro

una classe Gte magari più estrema e tecnicamente più libera, potrebbe sostituire la Lmp1?

«Porsche è presente in entrambe le categorie ma è innegabile che il numero di partecipanti in Gte ora è maggiore. Ma le vetture di questa classe devono mantenere una derivazione con la produzione di serie. Non credo che tornare alle Silhouette servirebbe. Non auspico il ritorno delle vecchie Gt1 perché la storia insegna che poi diventa difficile controllarne lo sviluppo. Oggi abbiamo un regolamento stabile, che piace ai Costruttori, che presenta un'inter-

ressante diversità tecnica, non dobbiamo allontanarci troppo da questo».

- Cosa s'aspetta per la 24 Ore di Le Mans?

«Con questa vettura non abbiamo mai provato né corso su quella pista, che rimane unica per le sue caratteristiche e problematiche. Ci stiamo preparando bene ma anche gli altri lo stanno facendo. Speriamo in un Bop il più equo possibile. Se la cosa accadrà, come è già stato a Daytona, Sebring e Long Beach in Imsa, confidiamo di lottare per la vittoria sino alla fine. Nelle due classiche americane, considerando che per noi erano le prime due gare, le cose sono andate piuttosto bene». ●

**BRUNI È ESPERTO.
ALLA PORSCHE
PORTERÀ NUOVI
INPUT. PECCATO
NON POTERLO
AVERE A LE MANS**

MARCO UJHASI



Alesi vede bene Alonso

JEAN SVELA TUTTE LE INSIDIE DI INDIANAPOLIS E RESTA CERTO CHE FERNANDO SARÀ IN GRADO DI LOTTARE PER LA VITTORIA!

di **Massimo Costa**

Lui nel catino di Indianapolis ci si è tuffato nel 2012 a 47 anni. Con tanto coraggio. Jean Alesi, come Fernando Alonso, è sempre stato un "animale" da corsa. Lasciata la F.1 dopo 201 Gp nel 2001, nell'edizione di 5 anni fa, si è ritirato dopo appena 9 dei 200 giri in programma per problemi di assetto, ma ha vissuto in pieno l'intera fase di preparazione, la qualifica, la corsa, che Alonso vivrà a breve.

- Jean, che consigli dai a Alonso?

«Consigli direi di no, ma gli racconterei le impressioni che ho vissuto in prima persona. Per un pilota che arriva a Indianapolis dalla F.1, la prima cosa che scopre è che la monoposto è asimmetrica, dunque

sul dritto si deve tenere il volante come se si fosse in curva. Senti che la macchina non va dritta ed è una sensazione che non regala troppa fiducia all'inizio, ma ci si abitua. Un'altra cosa alla quale non siamo abituati, è quella di non guardare negli specchietti. Ci sono gli spotter che dall'alto del circuito ti informano continuamente chi hai all'esterno, all'interno, in scia».

- Perché è meglio non controllare i rivali dagli specchietti?

«Vai talmente veloce che se ti distrai un attimo vai a muro. Si raggiungono velocità incredibili, a palla di cannone, tra la curva quattro e la uno, tra la due e la tre. Non hai tempo e così ci pensa lo spotter. Nessuno si rende conto di quanto si va forte su questa pista».

- Così come lo sarà per Alonso, anche per te quella del 2012 rappresentava la gara del debutto a Indianapolis. Come hai preparato l'avvicinamento all'ovale più famoso e veloce del mondo?

«Dallara mi ha aiutato moltissimo, al simulatore. E Fernando so che è già andato a prepararsi da loro impressionando per il metodo di lavoro. Alonso è un pilota estremamente professionale e sono

SUTTON-IMAGES.COM



COLOMBO

certo che farà bene. Si ritroverà a guidare una macchina competitiva gestita da uno dei team migliori nella IndyCar».

- Si può arrivare preparatissimi al via della 500 Miglia, ma...

«Ma non bisogna scordare che si possono creare delle situazioni che sono al di fuori del tuo controllo. Per esempio, una monoposto davanti a te di qualche centinaio di metri che va a muro. In F.1 è lontana e la conformazione dei circuiti aiuta a prepararsi, ma a Indy piombi sulla zona del crash in un attimo perché sei sempre in piena velocità ed è solo questione di fortuna riuscire ad evitare l'impatto».

- Ti sei mai detto quando eri al volante a Indy, ma che ci faccio qua dentro?

«Durante i primi cinque giri sono rimasto sboccolato dalla velocità che si raggiunge in ogni punto del tracciato. Poi, lavorando sulla monoposto, piano piano te la adatti al tuo stile, ti abitui a quanto si va forte e dopo diventa tutto normale. Si fanno tantissimi interventi sulla vettura, è impressionante, e quando raggiungi il feeling necessario, la fiducia è tanta, più di quanto potevi averne in F.1».

- E il rapporto con il temuto muro che si sfiora a 400 orari? Come reagirà Alonso?

«Penso che non sia una preoccupazione per uno come lui. Ha troppa esperienza, è troppo bravo per farsi sorprendere dal-



NANDO COL BORG WARNER TROPHY

A lato, Nando col Trofeo che Indy assegna e, a destra, dopo il ritiro a Sochi. In alto, Alesi a Indy nel 2012





**SE NEL FINALE
ALONSO RIUSCIRÀ
A STARE
COI MIGLIORI,
NE VEDREMO
DELLE BELLE!**

JEAN ALES



la vettura e finire contro il muro da solo. Contrariamente a quanto pensiamo, le macchine preparate per correre sugli ovali hanno tantissima aderenza.

In gara, però, è diverso perché se esci dalla traiettoria ideale trovi la pista sporca e in un attimo perdi il grip. Quindi bisogna stare molto attenti nei sorpassi e mantenere le linee giuste».

- I primi giri della 500 Miglia vedono spesso due e anche tre monoposto affiancate alla massima velocità, che si sfiorano anche nelle curve. Situazione anomala per la F.1. Un problema, per Alonso?

«C'è rispetto tra i piloti sugli ovali. Nei giorni di prova, Fernando avrà l'opportunità di conoscere ogni situazione. Ci sono tre linee, tre binari, che un pilota può scegliere in gara: l'interna, la centrale, l'esterna. Poi, quando qualcuno ti attacca per superarti, non è una manovra che avviene all'improvviso, con una secca frenata come siamo abituati a vedere in F.1. La manovra ti viene indicata dallo spotter il quale avvisa che una macchina si sta affiancando e la vedi arrivare in una sequenza 'moviola' che pare rallentata. Dunque, tutto è prevedibile in queste situazioni e hai un cuscinio di sicurezza importante».

- Quindi, cosa prevedi per Alonso?

«Secondo me lotterà per la vittoria. Non esagero. La gara è molto lunga ed è fondamentale passare indenni i momenti dei pit-stop, avere una buona strategia, rimanere a contatto con il gruppo di testa. Poi, tutto si deciderà nello stint finale e non importa in quale posizione Alonso si troverà. Quando sei tra i primi dieci, puoi vincere. Ecco, se riuscirà a ritrovarsi davanti negli ultimi giri per noi telespettatori ci sarà da divertirsi perché Alonso non sprecherà nulla per puntare al successo». ●

Il 18 maggio Pagnaud compirà 33 anni e intanto s'è tolto lo sfizio di vincere sull'ovale corto di Phoenix. Eccolo festeggiare, sotto

GETTY IMAGES

Pagnaud rilancia e surclassa Power

IL CAMPIONE INDYCAR A PHOENIX HA PRECEDUTO IL COMPAGNO DI SQUADRA IN SENO ALLA PENSKE. TERZO HILDEBRAND REDUCE DA UN INFORTUNIO

In IndyCar può cambiare tutto da un giorno all'altro. In una serie sempre più competitiva, basta pochissimo per perdere o riguadagnare terreno e la gara di Phoenix,

la prima su ovale della stagione, è stata un perfetto esempio. Solo due le neutralizzazioni sull'ovale dell'Arizona, ma hanno entrambe condizionato pesantemente corsa e classifica generale. Un testacoda da parte di Mikhail Aleshin alla prima curva ha portato il leader iniziale della serie Sebastien Bourdais a un ritiro dispendiosissimo in termini di punti. Viceversa, colui che era sembrato il pilota più in difficoltà dello squadrone Penske, Simon Pagnaud, ha beneficiato pesantemente di un contatto con le barriere di Takuma Sato. Pagnaud, che aveva fino a quel momento pagato dazio dai compagni Will Power e Josef Newgarden, si è ritrovato con un vantaggio impossibile da dilapidare.

La safety-car è arrivata infatti quando tutti i rivali avevano già effettuato la loro sosta. Il campione in carica, che era rimasto fuori più a lungo, si è invece potuto fermare in tutta tranquillità, rientrando con una serie di vetture doppiate che gli coprivano le spalle. È risultato poi imprevedibile, anche se gli altri hanno provato inutilmente a riprenderlo.

AL TRAGUARDO

Gara: 1. Pagnaud (Dallara DW12-Chevy); 2. Power (DW12-Chevy); 3. Hildebrand (DW12-Chevy).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

GETTY IMAGES



Dopo un assalto di Josef Newgarden, interrotto da un leggero contatto con Ryan Hunter-Reay e dalla necessità di sostituire l'ala anteriore, ci ha provato Will Power, che

aveva comandato le operazioni nelle fasi centrali. Nonostante fosse riuscito ad arrivare a 3" di distacco, ha pensato ai punti, molto utili dopo un pessimo inizio d'anno. Alla fine, ha chiuso secondo davanti a Jr Hildebrand, che ha regalato il podio al team di Ed Carpenter dopo l'infortunio di Long Beach. Anche in questo caso, è incredibile come la fortuna sia girata: il californiano era stato costretto a saltare l'appuntamento di Barber per via di una frattura alla mano riportata a Long Beach. Ora, il miglior piazzamento stagionale. Nel mezzo, tra chi ha fatto fatica e chi ha visto le proprie fortune ribaltarsi positivamente, si è inserito il team Ganassi, che ora vanta Scott Dixon in seconda posizione in classifica a dispetto dell'as-

senza di vittorie: il neozelandese sta dimostrando quanto, con l'alternanza attesa quest'anno, sia fondamentale marcare punti anche senza mettersi troppo in mostra. La regola varrà anche per il prossimo appuntamento, l'anonimo Grand Prix di Indianapolis, che farà da antipasto alla Indy 500.

Marco Cortesi

Neuville



WRC
rally
sprint

VILLA CARLOS PAZ - Al parco assistenza di Carlos Paz, la tensione in attesa della power stage di El Condor-Copina è altissima. Normale, visto che in soli 16,42 km si decide una gara dove, dopo 340 km cronometrati, solo 6 decimi di secondo separano la Ford Fiesta del leader Elfyn Evans dalla Hyundai i20 del suo inseguitore Thierry Neuville. «Da queste parti è sempre così - filosofeggia il boss di Wrc Promoter, Oliver Ciesla - . Perché la speciale del Condor è così difficile e dura che tutti i team hanno paura di non vedere arrivare alla fine una loro vettura. E poi, con i 5 punti della power stage in palio e questi distacchi minimi ci sarà ancora più bagarre». Ed alla fine, facendo letteralmente volare la sua

Hyundai i20 Wrc sui celebri tornanti tanto cari a Jorge Recalde, a trionfare è Thierry Neuville, che al termine di una rimonta pazzesca batte Elfyn Evans per soli 7 decimi e strappa al gallese figlio d'arte la gioia della prima vittoria! Il belga della Hyundai fa segnare un tempo di 1"3 più veloce rispetto a quello del rivale, marcando un crono di 13'00"1 che è ben 8" inferiore rispetto a quello già eccellente fatto segnare da Paddon lo scorso anno. Proprio sul filo di lana si interrompe dunque il sogno di Evans, e delle D Mack rivitalizzate dal nostro Fiorenzo Brivio, di vincere la prima gara iridata, in un finale allo sprint che ricorda quelli tra Gronholm e Loeb nel 2007 in Nuova Zelanda e tra Ogier e Latvala nel 2011 in Giordania.

1e che rimonta!

IL BELGA DELLA HYUNDAI ROSICCHIA UN PO' ALLA VOLTA TUTTO IL VANTAGGIO CHE UNO STRAORDINARIO EVANS AVEVA ACCUMULATO E VA A VINCERE PER L'INEZIA DI SETTE DECIMI DI SECONDO

di Marco Giordo - fotografie Bettiol



È LA VITTORIA NUMERO 4

Neuville e la Hyundai in acrobazia in Argentina, teatro del quarto successo ottenuto dal belga, tutti arrivati con le Wrc della Casa coreana

AL TRAGUARDO

- 1 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Wrc
3.38'10"6
- 2 Evans-Barrit**
Ford Fiesta Wrc
a 0"7
- 3 Tabak-Jarveoja**
Ford Fiesta Wrc
a 29"9

La class. completa saranno riportate sul prossimo numero

Che rimonta Thierry!

Molto sportivamente Neuville ha abbracciato Evans al fine prova di Copina e poi ha raccontato di aver dato tutto. «Non ci credo ancora - ha subito commentato - Ho spinto, sfruttando davvero al massimo la vettura e le gomme, che non erano totalmente a posto. Era quello che dovevo e potevo fare ed alla fine è andata bene. Dopo questa seconda vittoria consecutiva abbiamo dimostrato ancor di più che per il Mondiale ci siamo anche noi a giocarci il titolo». Anche il team principal della Hyundai, Michel Nandan, era giustamente su di giri alla fine della "carrera argentina". «Con le performances messe in mostra durante tutta la gara - commenta Nandan - ha dimostrato di meritare questa vittoria. Quando la vettura è a posto, lui guida in scioltezza, si scatenava ed i risultati arrivano da soli». Anche stavolta, così come in Corsica, il belga è apparso in forma smagliante. Il suo merito è stato quello di crederci sempre, perché dopo essere stato rallentato da una foratura e da alcuni problemi che alla fine della prima tappa lo avevano relegato a 50" da Evans, il driver di Sankt Vith ha rosicchiato un po' alla volta secondi preziosi all'avversario. La sua costanza è stata premiata grazie ad una i20 perfetta e gli ha permesso di staccare ben sei scratch e di scrivere una pagina che rimarrà negli annali. Il suo merito è stato quello di non commettere mai errori e di approfittare prima delle due forature di Evans, che lo avevano portato a soli 11"5 dal gallese a fine seconda tappa, poi dei problemi ai freni, alla elevata temperatura del motore e alla toccata galeotta sul ponte nella power stage, che hanno rallentato il pilota di Wilson nelle tre speciali della giornata finale.

Evans è sbocciato

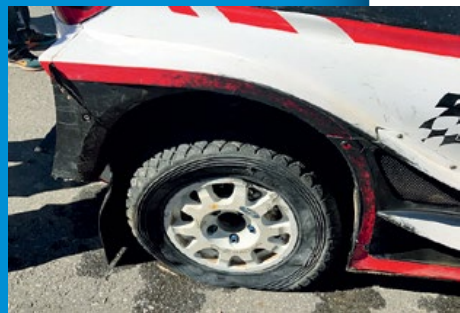
Sui veloci sterrati dell'Argentina, Elfyn Evans ha davvero "rischiato" di cogliere il suo primo successo nel Mondiale ma non ce l'ha fatta. Il 27enne gallese stava per diventare il quinto britannico ad aggiudicarsi una prova iridata dopo Roger Clark, Colin McRae, Richard Burns e Kris Meeke. Perdere così non fa piacere ma il figlio d'arte del celebre Gwindaf, noto concessionario Ford di Dolgellau campione britannico '96, è stato onesto all'arrivo. «Finale incredibile - ha confessato - ma quella toccata sul ponte mi è costata cara. Ho perso lì i secondi che mi avrebbero permesso di vincere la gara. Peccato, ci ho provato, sono sicuro che mi rifarò». Con Evans torna in Europa delusa anche l'M-Sport. Perché in Argentina, nel complesso, a dominare è stata la Ford, con la Fiesta che s'è mostrata una spanna sopra a tutti. Praticamente assente dai radar la Citroën, poco incisiva la Toyota, nonostante il grande impegno profuso da Latvala, è stata così la Hyundai la vera outsider. Divenuta protagonista al fotofinish. Fra tre settimane, sugli sterrati portoghesi, capiremo se Neuville riuscirà a fare il "tripleto", e soprattutto se "fu vera gloria" quella di Evans. Questo mondiale, molto equilibrato, sta dimostrando che il principale rivale di Ogier, che stavolta ha corso sotto tono finendo solo quarto, sta diventando sempre di più Thierry Neuville. In attesa di un probabile ritorno di Latvala che, zitto zitto, resta sempre lì, in agguato, al secondo posto. ●

ELFYN PROVA A VOLARE

Evans in volo verso un successo che alla fine non è arrivato con la Ford gommata D Mack. In basso a destra il gallese parla con Malcolm Wilson. In basso, la Toyota di Latvala, quinto senza aver mai brillato. Sotto, al centro, la Hyundai di Paddon, sesto ma lontano dal top

**C'È IL NOSTRO FIORENZO BRIVIO DIETRO ALL'EXPLOIT DI EVANS****D Mack all'italiana**

Fiorenzo Brivio è giustamente deluso per la mancata vittoria ma contento per la prestazione delle "sue" gomme D Mack, che dopo aver sfiorato la vittoria lo scorso anno in Polonia hanno stavolta perso per un'inezia in Argentina. «Siamo ovviamente tutti dispiaciuti per come è finita - commenta Brivio - ma molto soddisfatti delle prestazioni della nuova soft da terra, la GS62 che ha esordito in Messico. Sugli sterrati dell'Argentina ha dimostrato di lavorare bene in un range di temperature che va dai 10° sino ai 25°. Il nostro pneumatico si adatta perfettamente alle prove veloci, come quelle di Argentina e Polonia, dove conta il grip della mescola. Una gomma che dovrebbe andare bene anche in Portogallo e Finlandia, mentre diverso è il discorso della Sardegna, che ha un fondo molto più duro, dove questo tipo di gomma soffre un po'». Poi, il 55enne tecnico milanese parla del suo pilota, della sorpresa della gara Elfyn Evans. «È giovane e sta crescendo a vista d'occhio, dimostrando di essere arrivato al livello dei top driver e di potersela giocare con chiunque. Elfyn ci aiuta moltissimo ed è sempre molto motivato. Con lui ho instaurato un rapporto molto stretto nello sviluppo delle mescole, come quello che avevo ai tempi con Carlos Sainz e Colin McRae».





Evans spreca la grande occasione

IL GALLESE AVEVA LA VITTORIA IN MANO MA UNA SERIE DI NOIE ED ERRORI LO COSTRINGONO AD ABDICARE. WILSON PERÒ SORRIDE

“**A**lta Fiesta”. Così il quotidiano locale “La Voz del interior” ha intitolato l’articolo di presentazione della tappa finale del Rally d’Argentina. Perché questo che doveva essere il rally del riscatto di Kris Meeke e della Citroën; che poteva essere la gara del definitivo rilancio di Jari-Matti Latvala e della Toyota, alla fine è stata invece la prova della conferma della qualità della Fiesta Wrc Plus preparata da M-Sport. Che, pur non vincendo la gara per un’inezia, ha piazzato all’arrivo tre vetture tra le prime quattro.

Il lavoro effettuato a Cockermonth da Chris Williams, il 43enne ingegnere che ha gestito il progetto, e dal 38enne pescarese Massimo Carriero, responsabile tecnico del progetto, sta facendo vedere sempre di più i frutti. Un risultato, quello ottenuto sugli sterrati argentini dalla Fiesta Wrc, che ha inorgoglitto Malcolm Wilson. «La nuova Fiesta Plus questa volta ha sorpreso anche me - ha ammesso sorridendo il boss della M-Sport al service park di Carlos Paz -. Non mi aspettavo un risultato corale così netto dopo i problemi

che abbiamo avuto nel finale in Corsica. Siamo tornati a casa motivati a rifarci subito e devo dire che i ragazzi hanno lavorato benissimo sul set up per l’Argentina. Sino a quando Ostberg non è uscito di strada avevamo addirittura quattro Fiesta tra le prime cinque vetture! Abbiamo dimostrato anche sullo sterrato di essere al top e di poter stare senza problemi davanti a tutti. Una cosa è certa: siamo coscienti che possiamo vincere qualsiasi gara, siamo competitivi dappertutto e possiamo lottare per entrambi i campionati». Poi Wilson si focalizza sul Costruttori. «Siamo un team privato che riesce a stare davanti agli ufficiali e questa è la cosa che mi rende più orgoglioso, visto che siamo da gennaio in testa al Costruttori. Merito soprattutto di tre piloti top. Oltre infatti ad Ogier, che ci regala un notevole valore aggiunto, anche Tanak ed Evans stanno facendo molto bene. Grazie ai loro risultati possiamo lottare per il titolo sino alla fine, contro avversari che hanno budget nettamente superiori. Ho sempre dato ordini ben precisi ai miei piloti, che sono quelli di terminare assolutamente la corsa. Per il resto, ognuno è libero di fare la sua gara. È questo che ci permette di essere sempre competitivi». ●



ALTRA GARA DA DIMENTICARE PER I FRANCESI, TRA USCITE E NOIE TECNICHE

Citroën sempre in alto mare

L'Argentina è stata davvero stregata per la Citroën. L'équipe di Satory che da queste parti ha dominato dal 2004 al 2013 nell'"era Loeb", vincendo poi nel 2015 con Meeke, stavolta ha toccato il fondo. C'è aria bassa nel team francese, sembra che tutti aspettino che cambi qualcosa ma per il momento - e forse per l'intera stagione - non ci sono grandi novità in programma. Ci vorrebbe un altro top driver in squadra, il nome di Mikkelsen circola con insistenza, ma al momento sono solo rumors. La débacle argentina è iniziata sembra per un errore di nota. Un dossetto sul lato destro della carreggiata nella quarta speciale, Santa Rosa di Calamuchita, ha fatto fuori prima Kris Meeke - che in quel punto ha capotato ma è riuscito a finire la prova,

anche se con il cambio bloccato e la vettura pesantemente danneggiata - e poi Craig Breen, rimasto con il cambio bloccato in quinta dopo un salto. Sabato Breen non è ripartito nella seconda tappa per una perdita d'olio riscontrata subito la mattina alla prima assistenza, mentre Meeke - rientrato in gara dopo che venerdì sera i meccanici avevano lavorato tre ore per rimettergli la vettura a posto - prima si è aggiudicato la speciale di Los Gigantes, dimostrando che la C3 era in palla, ma poi ha di nuovo capotato. Il nordirlandese è uscito di strada in sesta piena a 160 kmh, facendo la bellezza di 10 tonneau, nel secondo passaggio a Los Gigantes. Così, nella tappa finale di domenica, il solo Breen ha difeso l'onore del team ma senza mai brillare.

Così al traguardo

Gara 5 del Mondiale Piloti e Costruttori
Vila Carlos Paz (Arg), 27-30 aprile 2017

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	in 3.38"10"6
2°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 0"7
3°	Tänak-Järveoja	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	a 29"9
4°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 1'24"7
5°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris WRC	FIN-FIN	a 1'48"1
6°	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc	NZL-NZL	a 7'42"7
7°	Hänninen-Lindström	Toyota Yaris WRC	FIN-FIN	a 11'16"9
8°	Sordo-Martí	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 14'44"1
9°	Østberg-Fløene	Ford Fiesta Wrc	N-N	a 15'11"3
10°	Tidemand-Andersson	Skoda Fabia R5	S-S	a 17'32"1

Le classifiche complete saranno riportate sul prossimo numero

PROVE SPECIALI VINTE: Evans 7 su 18, Neuville 6 (1 a pari merito), Tanak 3 (1 a pari merito), Meeke, Ogier e Paddon 1.

RALLY LEADER: Ogier ps 1, Evans da ps 2 a ps 17, Neuville ps 18.

I PRINCIPALI RITIRI: Meeke (uscita di strada) ps 14, Bertelli (cambio) ps 17.

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 19-22/1	SVEZIA 9-12/2	MESSICO 9-12/3	TOUR DE CORSE 6-9/4	ARGENTINA 27-30/4	PORTOGALLO 18-21/5	SARDEGNA 8-11/6	POLONIA 29/6-2/7	FINLANDIA 27-30/7	GERMANIA 17-20/8	SPAGNA 5-8/10	GALLES 26-29/10	AUSTRALIA 16-19/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25	15+4	18+4	18+4	12+2	-	-	-	-	-	-	-	-	102
2° Latvala	18	25+5	8+2	12+5	10+1	-	-	-	-	-	-	-	-	86
3° Neuville	5	3	15+5	25+1	25+5	-	-	-	-	-	-	-	-	84
4° Tanak	15	18	12+3	-	15+3	-	-	-	-	-	-	-	-	66
5° Sordo	12+1	12	4+1	15+2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	51
6° Evans	8+2	8	2	-	18+4	-	-	-	-	-	-	-	-	42
7° Breen	10	10	-	10+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33
Paddon	-	6+1	10	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	33
9° Meeke	-	2	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
10° Hänninen	0+3	-	6	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	15

Mondiale Costruttori

1° M-Sport	40	33	26	-	33	-	-	-	-	-	-	-	-	162
2° Hyundai	20	20	25	40	35	-	-	-	-	-	-	-	-	140
3° Toyota	24	29	14	12	20	-	-	-	-	-	-	-	-	79
4° Citroën	10	16	29	16	6	-	-	-	-	-	-	-	-	71

Skoda senza rivali

PONTUS TIDEMAND VINCE UNA GARA CHE VEDE AL TRAGUARDO SOLO VETTURE CECHHE

VILLA CARLOS PAZ - Il quinto atto del Wrc2 è stato dominato dall'unico pilota ufficiale in gara, lo svedese Pontus Tidemand, che sulla Skoda Fabia R5 era all'esordio in Argentina. In pratica, il driver del team boemo ha dovuto correre contro se stesso per tutta la corsa, visti i problemi che hanno subito rallentato la gara del pilota di casa Alonso e del driver messicano della Motosport Italia, Benito Guerra, che ha confermato che sarà al via nel Wrc2 anche in Portogallo e Sardegna. «Non avevo mai corso da queste parti - ha commentato all'arrivo sorridente Tidemand - e devo dire che è stata una gara dura e complicata perché ho dovuto sempre pensare ad amministrare ed evitare di commettere errori. Ora sono saldamente in testa al Mondiale e tra settimane tornerò in gara in Portogallo, dove la bagarre sarà decisamente più accesa».

WRC2

Gara: 1. Tidemand-Andersson in 3.55'42"7; 2. Alonso-Mercadal a 10'11"3; 3. Guerra-Cué a 43'05"5; 4. Saba-Mussano a 50'14"6; 5. Ptaszek-Szczepaniak a 52'27"5 (tutti su Skoda Fabia R5)
Campionato: 1. Tidemand 75 punti; 2. Mikkelsen 50; 3. Camilli 46; 4. Suninen 36; 5. Guerra 30





Il pilota del Team Fuckmatì è stato davvero bravo con la Ford Fiesta Wrc Plus ed ha ricevuto anche i complimenti di Malcolm Wilson, poi però si è dovuto ritirare per un'uscita di strada nella penultima speciale... «Peccato - commenta Wilson - perché Lorenzo ha fatto una bella gara e nella seconda tappa ha perso solo 1" al km da Sordo, un risultato ottimo considerando che non è un professionista». Dopo un buon inizio di corsa disputato ad un ritmo veloce e regolare, Bertelli ha chiuso la prima tappa ottavo assoluto, davanti ad Hanninen. E nella seconda tappa il driver italiano ha dimostrato di trovarsi davvero a suo agio sugli sterrati argentini, chiudendo la giornata sempre in ottava posizione dopo esser stato rallentato da una foratura nell'ultimo crono, Boca del Arroyo. Poi, nella tappa conclusiva, la

Italiani tra luci e ombre

BERTELLI KO DOPO AVER CONVINTO CON LA WRC PLUS. E FABIO FRISIERO LOTTA CON LA FIESTA MAXIRALLY

doccia fredda quando è rimasto con il cambio della Fiesta Wrc "Plus" bloccato a Mina Clavero. «Peccato - racconta Bertelli - perché ero soddisfatto della mia prestazione, potevo finire ottavo, forse settimo senza la foratura di sabato. Nelle nuove Wrc Plus la potenza si sente ma ho guidato senza problemi. Ora spero di essere al via in Sardegna ad inizio giugno». Trasferita argentina sfortunata anche per Fabio Frisiero, che era in gara su una Ford Fiesta Maxirally grazie al

fatto che in Argentina è possibile - con una deroga della Fia - iscriversi alla prova iridata anche con vetture nazionali. Dopo una prima tappa conclusa in anticipo per problemi all'idroguida, dopo che già nella seconda prova il pilota veneto aveva accusato problemi al differenziale, Frisiero ha patito ancora problemi all'idroguida e si è dovuto fermare anche nella seconda giornata. Nella tappa finale il driver veneto ha quindi pensato solo a portare a termine la gara. ●

TRICOLORE DALL'ALTRA PARTE DEL MONDO

Nella foto Frisiero e Agnese; in alto Bertelli e Scattolin: sono gli italiani che hanno difeso i nostri colori nel Rally d'Argentina. A sinistra, la Skoda di Tidemand, dominatori nel Wrc2. In alto a sinistra la Citroen di Meeke



RALLY LOCALE

Erano 57 gli iscritti alla prova nazionale, denominata Rally Argentino, disputata in coda al Mondiale la mattina di venerdì e sabato. A vincere è stato Luis Arzelùs al volante di una Mitsubishi Lancer.

NEUVILLE MULTATO

Thierry Neuville è stato multato di 1000 euro per essere uscito dal primo parco assistenza din programma il venerdì senza avere i due specchietti retrovisori.

RICOGNIZIONI

C'erano alcuni piloti non iscritti alla gara in Argentina, venuti per effettuare solo le ricognizioni del percorso. A cominciare dal terzo uomo Toyota, Esapekka Lappi, per con tinuarer con quello della Citroën, Stéphane Lefébvre. Entrambi hanno poi seguito la gara con i rispettivi team.

CORDOBA

Pienone di pubblico a Cordoba nella superspeciale d'apertura. Ma in città la febbre è già alta per la Dakar 2018, che vedrà il suo finale proprio a Cordoba.

SHAKEDOWN

I piloti si sono lamentati del fondo molto rovinato dello shakedown, che è stato poi anche sospeso per oltre mezz'ora a causa di un attacco cardiaco che ha colpito uno spettatore.

TIFOSI

Come sempre, sulle speciali erano presenti tifosi provenienti da tutto il Sudamerica, indaffarati ad arrostitire e mangiare l'asado e a bere birra. Folta la rappresentanza di supporter provenienti da Paraguay, Cile, Brasile e Uruguay, ma anche da Ecuador, Bolivia e Colombia.

RECALDE

Sono passati 29 anni dalla vittoria di Jorge Recalde e Bicho Del Buono in Argentina con la Lancia Delta Integrale, l'unica di un equipaggio di casa nella storia iridata. È sempre viva tra i tifosi locali l'immagine del compianto pilota di Mina Clavero, ed il suo storico navigatore Jorge Del Buono ha firmato autografi e scattato un'infinità di foto con gli appassionati locali.

Un dramma tanti dubbi

PER FAR CHIAREZZA SULLE CAUSE DELLA MORTE DI MAURO AMENDOLIA OCCORRE ATTENDERE L'ESITO DI UNA SERIE DI ESAMI. E SUA FIGLIA GEMMA COMBATTE UNA BATTAGLIA DIFFICILE

di **Daniele Sgorbini**

foto **Bettiol**

L'unica certezza è che sarà necessario aspettare ancora. Per capire cosa abbia innescato la tragica uscita di strada della Mini John Cooper Works numero 29, guidata da Mauro Amendolia sulla terza prova speciale del Rally Targa Florio, costata la vita al pilota messinese e al commissario di percorso Giuseppe Laganà e nella quale la navigatrice e figlia Gemma Amendolia ha riportato ferite gravissime, servirà ancora parecchio tempo.

Bisognerà attendere almeno i 60 giorni chiesti per depositare la perizia dal medico legale Antonina Argo, che lo scorso 26 aprile ha eseguito l'autopsia sul corpo del pilota, alla quale ha assistito anche il consulente di parte nominato dalla famiglia, il dottor Giovanni Andò.

Perché se è vero che l'esame ha accertato come la causa del decesso del pilota sia da ascrivere ad esito del traumatismo (nell'urto violentissimo Mauro Amendolia avrebbe riportato una frattura alla base cranica che non gli avrebbe lasciato scampo, ndr), altrettanto vero è che al momento nulla si può dire con certezza sullo stato di salute del pilota messinese negli attimi che hanno preceduto l'incidente.

Chi subito dopo l'autopsia ha escluso categoricamente ogni tipo di malore è stato dunque quantomeno avventato, perché è molto difficile, durante l'esame autoptico e prima dell'esito degli esami istologici sui campioni di tessuto prelevati, escludere senza dubbio che la vittima possa essersi sentita male negli istanti che hanno preceduto lo schianto.

In pratica si è capito come ad uccidere il povero Mauro non sia stato nulla di rilevabile con un esame macroscopico - ad esempio un infarto transmurale (uno di quegli eventi che possono risultare evidenti anche durante l'esame autoptico) - bensì le ferite riportate nell'incidente. Ma come si sentisse il pilota prima dell'uscita si cercherà di accertarlo con gli esami istologici, vale a dire lo studio al microscopio di campioni di tessuto appositamente prelevati e trattati.

Tessuto cardiaco e tessuto di conduzione elettrica del miocardio, in particolare. Una procedura co-



LA TRAGEDIA AVVENUTA ALLA TARGA FLORIO PRESENTA ANCORA PARECCHI LATI OSCURI DA AFFRONTARE

UNA FAMIGLIA DISTRUTTA

In alto, Mauro e Gemma Amendolia, padre e figlia, in azione alla Targa Florio con la Mini Jcw: una partecipazione che era stata decisa per festeggiare la laurea in architettura conseguita dalla ragazza. A destra, i due al via

mune in questi casi, visto che il quesito posto dal Magistrato al perito mira sì ad accertare le ragioni della morte ma anche a evidenziare eventuali fattori concorrenti come causa dell'incidente. La magistratura ha anche disposto il sequestro dell'abbigliamento di sicurezza indossato dal pilota e altre risposte dovrebbero venire dall'analisi approfondita del video registrato dalla action cam montata in vettura, che ha registrato tutto sino al momento dell'impatto.

Intanto Gemma Amendolia continua a combattere una battaglia molto più difficile di quanto apparisse nelle prime ore: la ragazza è ancora ricoverata in terapia intensiva all'ospedale Civico di Palermo ma finalmente venerdì scorso ha riaperto gli occhi e riconosciuto la madre, anche se per valutare margini e tempi di recupero servirà tempo.

Nel frattempo tutta la Sicilia ha continuato a stringersi attorno alle famiglie colpite dalla tragedia. I funerali di Giuseppe Laganà si sono svolti giovedì 27 aprile a Lentini, mentre quelli di Mauro Amendolia il giorno dopo presso il Duomo di Messina. Il Rally dei Nebrodi, organizzato dalla Cst Sport di Luca Costantino colpito dalla tragedia del Targa, ha preferito, per il momento, fermarsi. ●



Targa influente per il **Tricolore**

LA GARA NON PUÒ PORTARE PUNTI NEL CIR PERCHÉ NON È STATO RAGGIUNTO IL 30 PER CENTO DELLA DISTANZA MINIMA TOTALE

«**S**e al momento dell'interruzione la lunghezza delle prove speciali portate a termine è inferiore al 30% della lunghezza minima complessiva delle prove speciali prevista per la tipologia alla quale appartiene il Rally, il Rally stesso è da considerarsi annullato. Se la lunghezza delle prove speciali portate a termine è compresa tra il 30% ed il 60% della lunghezza minima complessiva delle prove previste per la tipologia alla

LA COMMISSIONE RALLY HA ESRESSO IL SUO PARERE. QUESTO ORA DEVE ESSERE RATIFICATO DALLA GIUNTA SPORTIVA

quale appartiene il Rally, il Rally stesso è considerato valido, ma i punteggi relativi al titolo Nazionale per il quale è valevole, sono ridotti del 50%».

Così recita l'articolo 29.2 delle Norme Generali per il settore Rally 2017. Eppure al Targa Florio il Collegio dei Commissari Sportivi, nella decisione che prendeva atto dell'interruzione della gara, ha ritenuto di sottolineare che «il chilometraggio di P.S. della prima tappa regolarmente effettuato è stato in percentuale maggiore del 30% prevista dal programma».

Peccato che il regolamento faccia appunto riferimento all'intera gara e non alle singole tappe: una delle diverse incongruenze figlie del sistema di attribuzioni dei punti in vigore dallo scorso anno alla quale si dovrà porre rimedio. Dunque, la Targa Florio non può assegnare punteggi per il Tricolore, nemmeno metà di quelli previsti per la singola tappa. Un parere in tal senso è già stato espresso la scorsa settimana dalla Commissione Rally e dovrà essere ratificato dalla Giunta Sportiva. Le gare valide del Cir 2017 scendono perciò a 7 con 12 risultati (di tappa) utili ai fini della classifica finale. ●



CiWrc

Tre edizioni e tre vincitori diversi per il Campionato Italiano Wrc. Un vero successo per la serie nata dalle ceneri del Trofeo Rally Asfalto. E l'edizione 2017 si preannuncia come la migliore, con tanti piloti e diverse novità.

Niente coefficienti, entra l'Alpi Orientali

La novità più importante riguarda l'eliminazione dei coefficienti maggiorativi dei punteggi, che l'anno scorso erano presenti per il Salento e per Como. Quindi la costanza verrà premiata ed ogni errore, anche nelle prime gare, sarà determinante al fine della classifica di campionato. Rimane sempre lo scarto di un risultato.

Il calendario si conferma di primissimo livello. Esce il Rally del Salento, che va a festeggiare la sua cinquantesima edizione nel Cir, ed entra il Rally del Friuli e delle Alpi Orientali. Il campionato si aprirà al Rallye Elba, per proseguire con il Rally 1000 Miglia ed il Rally della Marca Trevigiana, prima del lungo stop estivo.

Quindi si riprenderà a fine agosto con la new entry friulana, per continuare con San Martino di Castrozza e Como, dove, ad ottobre, andrà in scena il gran finale.

Tre generazioni a confronto

Giuseppe Testa, classe 1994, su Ford Fiesta Wrc. Luca Pedersoli, classe 1971, su Citroen C4 Wrc. Luigi Fontana, classe 1949, su Ford Focus Wrc. Il primo si presenta per fare esperienza e provare ad essere l'outsider, il secondo si presenta per vincere ed il terzo per divertirsi.

A sfidarli, sicuramente, ci sarà il campione in carica Marco Signor. Il veneto, che ad agosto spegnerà 30 candeline, ha deciso di cambiare auto. Dalla sua Focus passa alla Fiesta Wrc della TamAuto. «Volevo passare ad una "1600cc" - spiega Signor - e non avevo mai collaborato nella mia carriera con Luca Zonca. Le sue vetture sono da sempre tra le più affidabili, quindi ho optato per quel team!». Signor avrà come primo avversario il suo compagno di team: Stefano Albertini.

Il bresciano è riuscito a chiudere il cerchio per presentarsi con una Fiesta Wrc. Si continua con Corrado Fontana e la sua Hyundai i20 Wrc. «Dopo diverse stagioni nell'IRCup avevo voglia di cambiare». Il comasco diventerà il team con Massimo "Pedro" Pedretti, che guiderà l'altra Hyundai i20 Wrc. Più agguerrito che mai Paolo Porro con la sua Ford Focus Wrc, pronto a rifarsi delle ultime stagioni, durante le quali non è mai stato assistito dalla fortuna.

Bisognerà presentare molta attenzione a Simone Miele che si presenta con una Citroen DS3 Wrc! Il team D-Max Racing, oltre a Testa e Pedersoli, schiererà anche due Fiesta Wrc per Bergantino e, iscrizione dell'ultimo secondo, Felice Re. Il comasco darà come al solito il tutto per tutto e gli avversari

tante belle st

**SCATTA SULLE SPECIALI DELL'ISOLA D'ELBA
IL TRICOLORE RISERVATO ALLE WORLD RALLY CAR.
UNA SFIDA CHE SI ANNUNCIA DAVVERO SPETTACOLARE**

di Gianluca Lioce



SIGNOR PASSA DALLA FOCUS ALLA FIESTA

Sopra, il campione in carica Signor che quest'anno, da Brescia, disputa la serie non più con la Focus ma con la Fiesta Wrc. In alto, Pedersoli un altro atteso protagonista

ri dovranno stare bene attenti! Dal Rally 1000 Miglia sarà della partita anche Manuel Sossella, vincitore del CiWrc nel 2015, con una Fiesta Wrc della Gp Racing.

Tanti, tantissimi piloti anche nella classe R5. La new entry, attesissima, sarà Rudy Michelini. Il toscano si presenta con una Fiesta R5 e dovrà vedersela con gli abituali frequentatori del campionato come Forato, Vellani, Zecchin, Bianco e molti altri. Sicuramente, durante la stagione, vedremo anche queste vetture nei piani alti della classifica. ●

orie



UNA STAGIONE A CACCIA DI STORIA

A fianco, Pedro che quest'anno si presenta al via del CiWrc con una Hyundai i20. Sopra, Luigi Fontana ai nastri di partenza con la Focus Wrc

AL VIA ANCHE CAMPIONE ITALIANO JUNIOR

Testa: pronto a dare il massimo

La notizia che Giuseppe Testa, campione italiano Junior in carica, si presenti al via del CiWrc non è positiva per il ralismo tricolore. Uno come lui dovrebbe iniziare a calcare le ps dei rally oltreconfine, tra Europeo e Mondiale. Ma così non sarà e gli appassionati se lo godranno nel CiWrc. **- È il CiWrc che diventa sempre più importante o i giovani italiani sono senza futuro?**

«Penso positivo e dico che il CiWrc diventa sempre più importante. Poi, quest'anno, ci sono veramente tantissimi piloti con macchine bellissime. Non so quanto tempo sia che in Italia non si vedeva un campionato così. Per quanto riguarda la mia scelta è stata abbastanza semplice. Stavo lavorando per presentarmi nel Cir con una vettura R5, poi mi è stata proposta questa offerta per partecipare al CiWrc con la Ford Fiesta Wrc 2016 della D-Max Racing e l'ho colta al volo».

- Sarà una stagione importante per la tua crescita?

«Spero proprio di sì. Avrò a disposizione una vettura al top, quindi sarà tutto nelle mie mani. Il mio obiettivo sarà imparare e migliorarmi di prova in prova. Darò il massimo, ma solo il cronometro potrà giudicare le mie performance. Devo ancora provare la macchina e posso solo dire che non sarà facile. Sarò in grado di girare il volante, ma bisognerà capire quanto sarò in grado di tenere il piede schiacciato sull'acceleratore!» (ride, nrd). ●



QUEST ANNO AVRÒ A DISPOSIZIONE UNA VETTURA AL TOP E QUINDI SARÀ TUTTO NELLE MIE MANI

GIUSEPPE TESTA



2017 SU 6 GARE DAVVERO DI PRESTIGIO

4-6 maggio	Rallye Elba
26-27 maggio	Rally 1000 Miglia
23-25 giugno	Rally della Marca Trevigiana
24-26 agosto	Rally Friuli Venezia Giulia
9-10 settembre	Rally San Martino di Castrozza
20-22 ottobre	Rally Trofeo ACI Como

**DA GIORNALI FRESCHI
A NOVITÀ DI MUSICA**

SOLO SU

AVXHOME.IN



**USA LA RICERCA SUL NOSTRO SITO
E TROVI LE SUE RIVISTE PREFERITE**

SOEK.IN

UNISCITI A NOI SU

FACEBOOK

BASSO VUOLE IL TER

Con il Transilvania Rally in programma nel week-end scatta la seconda edizione del Ter, la serie Fia che raccoglie alcune gare tra le più prestigiose d'Europa. Favorito d'obbligo Giandomenico Basso, che con Lorenzo Granai porterà in gara la Hyundai i20 R5 della Brc. Il campione Italiano dovrà vedersela con Tempestini (Citroën Ds3), Dan Cirtofan (Skoda Fabia), Bernd Casier (Ford Fiesta) e Chewon Lin (Hyundai i20). Al via anche Rossetti-Mori sulla Toyota Gt86 R3.

ADRIATICO PRONTO

Il primo dei due appuntamenti sterrati del Tricolore propone temi interessanti, a iniziare dal confronto diretto tra gli iscritti al Cir e quelli del Campionato Italiano Terra. La gara marchigiana sarà anche l'occasione per vedere l'un contro l'altro i baby fenomeni Kalle Rovanpera e Marco Bulacia. La prova spettacolo assegnerà il primo Trofeo Andrea Dini, alla memoria del giovane.

CASCIANA APRE

Iscrizioni aperte per il Rally di Casciana Terme, terzo appuntamento del Trofeo Toscano Rallyday e per l'Open Rallyday. La gara, organizzata dalla scuderia Balestrero, è in programma il 21 e 22 maggio. Le speciali, le stesse delle ultime edizioni, verranno però percorse in senso opposto.

PERICO GIUDICE CIWRC

Il vero giudice per la vittoria finale nel CiWrc potrebbe essere Alex Perico. Il bergamasco si presenterà al via di due gare, 1000 Miglia e Rally del Friuli, con una Ford Fiesta Wrc e sicuramente darà filo da torcere a tutti.

SKODA VINCE

Il campione in carica Gaurav Gill ha vinto con la Skoda il Whangarei Rally neozelandese che ha aperto la serie Asia-Pacifico 2017. Il neo acquisto del team, Ole Christian Veiby, ha chiuso la prima tappa al comando ma poi è stato rallentato da problemi ai freni ed ha chiuso secondo, a oltre 2 minuti da Gill.



CAMPIONI IN PARATA PER COLIN

RallyLegend celebra McRae

Walter Rohrl, Ari Vatanen, Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, Timo Salonen, Juha Kankkunen, Miki Biasion, Didier Auriol, Tommi Makinen, Marcus Gronholm, Petter Solberg, Sebastien Loeb e Sebastien Ogier, con Sandro Munari e Markku Alen. Tutti insieme, per la prima volta, in un unico evento a RallyLegend (19/22 ottobre), in occasione del Colin McRae Tribute, la celebrazione del campione a dieci anni dalla tragica scomparsa. Tutti questi campioni saranno una presenza attiva, incontrando media e pubblico e dando vita a "Champions for a champion", parata sulla prova speciale The Legend, ognuno al volante della macchina con cui hanno vinto un titolo mondiale.

LA PROPOSTA DELLA FIA PIACE AI COSTRUTTORI

E-Wrx elettrico!

La voce inizia a circolare sempre più insistentemente negli ambienti del Mondiale Rallycross, la serie che senza ombra di dubbio sta crescendo di più negli ultimi anni. La Fia starebbe pensando ad un drastico cambio del regolamento tecnico. Infatti pare che in una riunione con i costruttori impegnati nella serie (Audi, Peugeot, Volkswagen e Ford) la Federazione abbia espresso la sua volontà di trasformare il WorldRX in un Campionato di SuperCar elettriche! Infatti, dopo il successo che sta riscontrando la Formula E che richiama l'interesse di sempre più costruttori, la Fia vorrebbe vedere uno dei suoi 5 Campionati del Mondo (gli altri sono Formula 1, Wrc, Wec e Wtcc) corso da vetture completamente elettriche! Il che sarebbe una rivoluzione, ma è innegabile che il World Rx abbia già un format adatto. Le batterie delle vetture infatti potrebbero essere facilmente ricaricate tra una manche e l'altra, cercando, al limite, di dilatare un minimo i tempi inserendo tra le prove della categoria regina delle manche di categorie minori. Inoltre Volkswagen, che quest'anno ha realizzato le vetture di Solberg e Kristoffersson, pare che abbia colto con entusiasmo la proposta, che potrebbe garantire il ritorno degli investimenti massicci della Casa di Wolfsburg in una categoria "ecologica" del motorsport dopo lo scandalo "Dieselgate".

CON LA SFIDA DEI CAMPIONI

Parata di star a Verona Legend

Svelata la lista completa dei piloti che si cimenteranno a Verona Legend Cars sabato e domenica prossimi ne "La Sfida dei Campioni" gara ad inseguimento mai vista prima in un salone dell'auto. Leggende come Miki Biasion, Markku Alén, Juha Kankkunen, Alex Fiorio, Francois Delecour, Lucky Battistotti, Piero Liatti e la giovane promessa Fabio Andolfi si esibiranno in una due giorni d'inseguimenti, evoluzioni e numeri vari, per la gioia degli appassionati, su un tracciato di 1 km ricavato su un'area di 15mila metri quadrati. Le auto, come i piloti, abbracciano presente e futuro, spaziando dalle mitiche Lancia Delta Integrale e Lancia Rally 037 fino alle contemporanee Abarth 124 e 695 Rally. Tutte le info su www.veronalegendcars.com

CANDIDATURA MONDIALE 2018

La Croazia vuole il Wrc

«Se il calendario nel 2018 salirà da 13 a 14 gare la Nuova Zelanda ha buone probabilità di tornare nel Mondiale». Parole di Oliver Ciesla, boss della Wrc Promoter, in Argentina. «Abbiamo bisogno di prove extra-europee - continua Ciesla - e poi ci sono altre gare in Europa, come la Croazia, che si sono candidate ad un ingresso nel breve periodo, mentre per Giappone, Turchia, Cina e Cile andiamo su progetti da applicarsi nel medio periodo». Il progetto di Ciesla sarebbe quello di arrivare a 16 gare totali, delle quali 8 in Europa e 8 nel resto del mondo. La Croazia ha mostrato un grande interesse per entrare subito. La sede della gara sarebbe a Porec (in istriano Parenzo) una cittadina dell'Istria vicino a Pola a soli 70 km da Trieste. Gli organizzatori, appoggiati dal governo hanno proposto una gara mista asfalto-terra o solo asfalto». La gara croata, lo ricordiamo, ha già fatto parte dell'Europeo (nella foto in alto c'è Kopecky al via dell'edizione 2013 con la Skoda Fabia ufficiale).



ADDIO A TOLENTINO

Mercoledì 26 aprile è scomparso all'età di 67 anni Mario Tolentino. Ingegnere e progettista di Castelnuovo Scivina, ha lavorato per parecchio tempo in F.1 (gli inizi con la Euroracing Alfa Romeo). Ma nella sua carriera ha fatto anche numerose esperienze in varie categorie, come nel Dtm e nel Superturismo. Nel 1999 è stato responsabile della Bmw V12 Lrm che Pierluigi Martini portò al successo nella 24 Ore di Le Mans.

D'ASTE 1° NEGLI USA

Ancora un successo in America per Stefano D'Aste, che nel secondo appuntamento della Lotus Cup Usa ha dominato entrambe le gare sul tracciato di Chuckwalla nel deserto del Nevada. Il pilota italiano aveva già vinto lo scorso anno sulla pista di Sonoma al suo debutto nella serie a stelle strisce.

ENTRY CUP, VISANI BIS

Massimo Visani è stato il mattatore sul circuito di Franciacorta del primo appuntamento della Entry Cup 2017, il monomarca gestito dal Gruppo Peroni Race, in cui ha conquistato la pole e due vittorie. I fratelli Antonello e Pietro Casillo hanno concluso secondo e terzo in gara-2. Secondo posto per Paolo Silvestrini in gara-1.

VIPS VINCE CON PREMA

Successo del team Prema a Oschersleben nel round inaugurale dell'Adac F.4. La squadra vicentina è andata a segno in gara-1 con l'estone Juri Vips. In gara-2 successo del danese dell'Us Racing Niklas Nielsen, mentre il tedesco Lirim Zendeli (Adac Berlin) si è imposto in gara-3.

ADAC GT MASTERS

Doppietta delle Porsche ad Oschersleben nella prima gara dell'Adac Gt Masters che ha visto imporsi l'equipaggio Jaminet-Ammermüller (Kus Team75) davanti a Bachler-Macdowall (Schütz Motorsport). In gara-2 il successo è andato alla Bmw M6 del Team Schnitzer di Collard-Eng. Buon quarto posto della Lamborghini Huracán Gt3 di Marco Mapelli e Norbert Siedler.



A FRANCIACORTA PRIMI PICCIN-NARDILLI

Honda okay in Coppa Italia

La Honda Civic Tcr si è dimostrata la migliore vettura del lotto anche nel secondo appuntamento della Coppa Italia che si è disputato a Franciacorta. Sul circuito lombardo è infatti arrivata una doppia affermazione per la vettura della M Motorsport divisa dal veneto Samuele Piccin e dal pugliese Davide Nardilli. Con loro sul podio sono saliti dapprima Federico Borrett (Bmw E36) e Luigi Bamonte (Honda Tcr) e in gara-2 Mariano Bellin (Seat Leon Trc). Una vittoria a testa per Raffaele Lissignoli (Renault Clio) e Riccardo Ruberti (Seat Leon) nella Seconda Divisione. Nell'appuntamento inaugurale del Master Tricolori Prototipi, doppietta per Severino Gallini che ha conquistato, partendo sempre dalla pole con la sua Tatuus Py012 Cn2, il successo in entrambe le gare. Alle sue spalle sul podio di gara-1 sono saliti nell'ordine Davide Pedetti (sempre su Tatuus) e Sandro Bettini, al volante di una Norma M20F Cn2. In gara-2 posizioni invertite alle spalle di Gallini, con Bettini che ha chiuso secondo e Pedetti terzo.

QUASI 30 F.1 IN PISTA A IMOLA

Historic Minardi Day al via

Saranno due giorni di passione, quello del prossimo fine settimana a Imola, in occasione della seconda edizione dell'Historic Minardi Day. Attese 27 monoposto di F.1, non solo legate al marchio faentino, del periodo compreso tra i primi anni '70 ed il 2005. Una trentina in totale le vetture d'epoca di F.2 e F.3, oltre a una decina

di Gt. Spazio anche alle auto storiche; tra queste spicca l'Alfa Romeo 33 protagonista nel Mondiale Sport 40 anni fa. Il costo del biglietto giornaliero è di 12 euro e consente l'accesso al paddock e ai box. L'abbonamento per due giorni costa 25 euro e permette di assistere anche all'esibizione "live" del cantante Max Gazzè.

24 ORE DI LE MANS

Vaillante che livrea

Alla vigilia della 6 Ore di Spa, secondo degli appuntamenti del Wec, è stata ufficialmente presentata la livrea che la Oreca 07-Gibson/Vaillante Rebellion Lmp2 sfoggerà nella prossima edizione della 24 Ore di Le Mans. Un esemplare della vettura nella colorazione ispirata allo storico fumetto che ha per tema il mondo delle corse, verrà esposta nel paddock del circuito belga questo fine settimana. Le vetture del team anglo-svizzero verranno affidate all'equipaggio composto da Mathias Beche, Nelson Piquet Jr e David Heinemeier-Hansson e a quello formato da Bruno Senna, Nicolas Prost e Julien Canal.



SUPER TROFEO

Agostini vola in America

Da Imola a Austin in meno di sette giorni. Per Riccardo Agostini, reduce dall'impegno del primo appuntamento del Campionato Italiano Gran Turismo che è partito lo scorso weekend sul circuito del Santeramo, si prospetta un vero "tour de force". Il ventitreenne pilota padovano, parallelamente alla partecipazione nella serie tricolore, affronterà infatti tutta la stagione del Lamborghini Super Trofeo Nord America che scatta questo fine settimana in Texas. Per l'occasione Agostini sarà al volante di una delle vetture del team Prestige Performance gestito dal Wayne Taylor Racing, sulla quale si alternerà con lo statunitense Trent Hindman.

CONTIENE 500 POSTI

Una nuova sala stampa a Imola

In occasione del Racing Weekend di Acì Sport, è stata utilizzata per la prima volta nel contesto di una manifestazione automobilistica la nuova sala stampa di Imola. Come quella precedente intitolata a Ezio Pirazzini, la struttura è architettonicamente una riproposizione del Museo Checco Costa che sorge all'interno del paddock del circuito ed è in grado di contenere fino a 500 giornalisti. Il locale, che è sovrastante all'uscita della corsia dei box, è polivalente, in grado cioè di ospitare anche convegni e manifestazioni "incentive".

PIRELLI WORLD CHALLENGE

Al Vir successo della Ferrari

Andrea Montermini e Daniel Mancinelli hanno portato per la prima volta al successo nel Pirelli World Challenge la Ferrari 488 Gt3. Il binomio del TR3 Racing si è imposto nella prima gara mini-endurance della SprintX, in occasione del terzo appuntamento della serie. Un risultato che gratifica in particolare Mancinelli, già protagonista in equipaggio singolo nei primi due round della serie che si sono disputati a St. Petersburg e Long Beach, dove aveva sfiorato il podio conquistando la pole nel weekend d'apertura.

di Alessandro Gargantini

Ci eravamo lasciati in una delle ultime soleggiate giornate di metà ottobre, con gli uomini Bmw in trionfo, intenti a innalzare verso il cielo il nuovo "Meister" Marco Wittmann, capace di regalare per la seconda volta il titolo di campione alla Casa di Monaco. È questo l'ultimo fotogramma di uno dei più accesi epiloghi stagionali che la categoria ricordi. Il rovescio della faccia festosa del pilota di Furth era Edoardo Mortara, uscito sconfitto per una manciata di punti dal braccio di ferro col tedesco. Colpa di un'ingiusta penalizzazione a Zandvoort e di un controproducente gioco di squadra a favore di Jamie Green nella fase centrale del campionato, quando la vettura arancione del britannico pareva l'arma più affilata a disposizione di Dieter Gass. Ma tant'è, ed Edo alla fine ha dovuto soccombere insieme alla Casa degli Anelli, che per la seconda annata di fila aveva probabilmente la miglior macchina del lotto e si è vista soffiare il titolo, se non altro quello piloti. E il successo è andato nuovamente a Marco Wittmann, che con una costanza incredibile sta macinando tutti i record della categoria. Con sole 56 corse alle spalle, il bavarese ha già vinto 8 appuntamenti e due titoli di campione.

Edo: «Ho scelto Mercedes per vincere il Dtm»

Il divorzio tra Audi e Mortara si era già consumato alla vigilia della corsa di Mosca, in piena estate, quando il 30enne ha ceduto alle lusinghe della Mercedes. «*Ho corso per tanti anni con l'Audi senza mai riuscire, per un motivo o per l'altro, a vincere il titolo. Mi sono convinto che cambiare era l'unica strada per rompere l'incantesimo. Ho corso e lavorato benissimo con la Casa di Ingolstadt, ed ho un ricordo eccellente. Ma era il momento di svoltare!*», aveva spiegato dopo il clamoroso annuncio Mortara, che giorno dopo giorno sta rinforzando il suo feeling con la Casa della Stella. L'abbiamo incontrato lo scorso fine settimana nel paddock di Monza, in occasione della gara della Blancpain Gt Series, dove ha condiviso con Raffaele Marciello una Mercedes Amg Gt3 del Team Akka: «*I test Dtm sono stati promettenti, mi hanno trasmesso una bella sensazione. Non ne posso più di iniziare la nuova stagione questo fine settimana Hockenheim*». Sarà un'annata particolare per Mortara, che è anche diventato padre di una bella bambina. «*Si, la nascita di mia figlia ha rappresentato un cambiamento positivo. Sarò più motivato e non correrò solo per me, anche per la mia famiglia*». Tornando alla sua nuova sfida con la Mercedes, è giusto fare il punto sul suo ambientamento con la nuova realtà. Farà un effetto strano vederlo vestire i colori del colosso di Stoccarda. «*Lavorando con una nuova squadra ogni giorno scopro qualcosa di nuovo e tutto mi rende fiducioso. Vedo le cose sotto una luce molto positiva e conto di essere anche nel 2017 tra i pretendenti al titolo!*». Edo dovrà battere la concorrenza di 17 vetture, visto che Audi, Mercedes e Bmw hanno ridotto momentaneamente di due unità il loro contingente. Meglio una serie che si ricalibra in base alle contingenze piuttosto che pregiudicare



Dtm Edo senza li

PASSATO DALL'AUDI ALLA MERCEDES MORTARA VUOL FINALMENTE CENTRARE QUEL TITOLO CHE INSEGUE DA ANNI IN UNA SERIE CHE GODE ANCORA DI OTTIMA SALUTE

l'orizzonte a lungo termine, hanno ripetuto gli organizzatori della Itr, che ora hanno in Gerhard Berger il nuovo capo. L'austriaco, che negli anni scorsi ha dato nuova linfa alla terza serie, sta già lavorando a piene mani sulla nuova creatura e ambisce ad un consolidamento nei confini europei ed un aumento delle vetture in pista.



**EDO ROSA SHOCKING
AL VIA 17 VETTURE**

A fianco e in alto i primi test di Edoardo Mortara con la Mercedes. Sopra ecco la livrea rosa shocking con la quale correrà l'italiano di Ginevra. Il Dtm edizione 2017 vedrà al via 17 vetture



miti



Nuove gerarchie tutte ancora da definire

In una serie dove i distacchi sono tradizionalmente infinitesimali e basta un soffio a mutare le gerarchie, bisognerà aspettare le prime tre corse per parlare di favoriti per il titolo. Limitandoci a fare due nomi per Casa, alla Bmw sono sempre forti le candidature di Bruno Spengler e Marco Wittmann, mentre ad Ingolstadt il buon Dieter Gass punterà certamente su Jamie Green e Mattias Ekstroem. Ulli Fritz, gran capo Mercedes del progetto Dtm, attende il nostro Mortara e conta sui big Robert Wickens e Gary Paffett, tornato in Formula Uno nel ruolo di pilota development Williams in Bahrain. Da seguire con interesse il debutto di Loic Duval con Audi. ●



UNA SFIDA LUNGA 9 ROUND

6-7 maggio	Hockenheim
20-21 maggio	Lausitzring
17-18 giugno	Hungaroring
1-2 luglio	Norimberga
23-23 luglio	Moskow Raceway
18-20 agosto	Zandvoort
9-10 settembre	Nurburgring
23-24 settembre	Red Bull Ring
14-15 ottobre	Hockenheim

Due **gare** da 55' e pit obbligatorio

SARÀ LIMITATO SOLO A DUE MECCANICI IL CAMBIO GOMME DI UN CAMPIONATO CHE CONTINUA A PIACERE AL PUBBLICO TEDESCO

Il seguito da parte dei tifosi non è mai stato un grosso problema per gli organizzatori della categoria, abituati a gestire in certe occasioni folle oceaniche che hanno anche superato le 150 mila unità. A Hockenheim è accaduto negli scorsi anni che per il Dtm ci fosse quasi il doppio di spettatori che al Gran Premio. Una festa popolare per gli appassionati, ma anche una manna per chi, ad un raggio di almeno una cinquantina di chilometri, ha un esercizio commerciale. Hotel e ristoranti si sono anche smalzati e per i fine settimana delle gare raddoppiano i prezzi e tolgono le camere dai motori di ricerca su internet. Provatelo, ad esempio, a cercare un alloggio per la corsa del Lausitzring e vedrete dove uscirà il primo buco disponibile. Anche quest'anno, l'Itr ha in

seno delle interessanti novità per mantenere alta la soglia di attenzione. Le due gare diventeranno identiche, con pit-stop obbligatorio e una durata di 55 minuti ciascuna. Sarà limitato a solo due meccanici lo staff per il cambio gomme, con una pistola per lato macchina. Gli pneumatici Hankook avranno un maggior degrado termico e sono state "bannate" le termocoperte. Ai motori sono stati allargati i restrittori e le potenze saliranno oltre i cinquecento cavalli. Sarà infine ridotta la deportanza aerodinamica grazie a modifiche al fondo, agli splitter anteriori e al diffusore. Le macchine saranno più alte e si cercherà un maggior effetto del Drs. Tutto per rendere il prodotto sempre più attraente. Non c'è una corsa in Italia, ma con l'arrivo di Berger potrebbero cambiare le cose. ●

Volvo lascia il segno

PRIMA POLE E VITTORIA NELLA GARA PRINCIPALE PER LA S60 CHE SVETTA CON BJORK. NELLA CORSA D'APERTURA LA VITTORIA VA A CHILTON

di **Fulvio Cavicchi**

MONZA - Dopo la ottima prestazione Honda di Marrakech, arriva il "dominio" Volvo di Monza. La Casa di Göteborg è stata veramente efficace in Brianza, conquistando la sua prima pole position nel campionato, piazzando tre vetture nella Top 5 in qualifica, vincendo senza problemi il Mac3 e andando sul gradino più alto del podio nella gara principale. La Opening Race, invece, ha visto la vittoria della Citroën privata di Chilton, dopo che Mehdi Bennani ha chiuso con (troppa) veemenza Norbert Michelisz che lo stava sorpassando per la prima posizione alla Parabolica, costringendo entrambi al ritiro.

Björk superiore

Il poleman svedese Bjork si è trovato come a casa sui lunghi rettilinei dell'Autodromo Nazionale, ed ha stupito tutti per la sicurezza e la tranquillità con cui riusciva a essere più veloce. Non proprio di tutti, però! infatti nella prima gara la sfida più interessante da seguire è stata propria quella tra la Volvo di Thed e la Honda di Tiago Monteiro. I due, probabili sfidanti per il titolo, parevano andare in egual modo, e se uno non riusciva ad allungare, l'altro non era in grado di superarlo. Giusto il raggiungimento dell'argentino Guerrieri ha interrotto la sfida. Invece in Gara-2 non c'è stata proprio gara, e l'ex campione del Turismo Svedese ha ripassato la Civic dell'ex F.1, scattata molto bene allo spegnimento dei semafori, con grande naturalezza. Da quel momento, nonostante anche una Safety Car, non c'è più stata gara per la vetta.

S60 la macchina più in forma?

Di sicuro l'aver piazzato tutte e tre le proprie vetture in Q3 è stata una bella dimostrazione di forza da parte della Cyan Racing, ancora di più della vittoria nella sfida a squadre. La S60 era veramente a posto, anche se va comunque segnalato quanto sia migliorata la Honda. La Jas ha lavorato tantissimo per recuperare velocità e Rob Huff, in conferenza stampa a fine gara, si è stupito per non essere riuscito a passare Monteiro nella Main Race, nonostante gli fosse proprio in scia con la sua C-Elysée. L'inglese, comunque, ha buone speranze per la prossima gara di Budapest, visto che l'Hungaroring è una pista che ama molto e la Citroën riceverà uno sconto sulla zavorra, mentre S60 e Civic caricheranno anche loro dei chili di penalità.



VITTORIA NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ

Sopra, Chilton davanti a tutti con la Citroën e vincitore dell'opening race. In alto corpo a corpo tra Benanni e Michelisz. In apertura e nell'altra pagina Bjork che ha regalato una splendida vittoria alla Volvo nel tempio della velocità

Tutte e tre le Case sono riuscite a salire sul podio a Monza, segno che il campionato è veramente avvincente ed equilibrato come non si vedeva da tanti anni.

Coronel getta un'altra occasione

Due partenze in pole position nella Opening Race questa stagione, due occasioni buttate per l'espertissimo olandese. Un vero peccato per Coronel, ma anche per la Roal Motorsport. A Marrakech è stato un problema ai freni che lo ha fatto andare lungo in staccata e perdere la vetta della classifica, quindi può starci il parlare di sfortuna. Ma a Monza il restare fermo in griglia allo spegnimento dei semafori è un errore che non ci si può attendere da lui. E difatti lo ha subito ammesso via radio, seguito da un «Mamma mia!» come esclamazione. Per la squadra padovana queste sono occasioni importanti per ottenere punti e risultati da mettere in luce per trovare sponsor, per questa stagione come nelle prossime. Non andrà sempre così, e con la vecchia Cruze difficile sperare di rimanere in vetta mentre gli altri migliorano. ●



DOPPIA VITTORIA PER LA HONDA DI RIKLI

Etcc apre alle Tcr

La gara di Monza che ha aperto la stagione dell'Etcc ha forse visto un passo fondamentale per le gare turismo. Dopo tutte le discussioni nate con la invenzione da parte della Federazione Internazionale della categoria Tcn2 per poter schierare le auto Tcr senza chiamarle come da regolamento creato da Marcello Lotti, ed il cartello creato dalle Case per non fare omologare le loro vetture e quindi non permettere di lasciarle usare nel Wtcc e nell'Etcc, si è arrivati alla settimana della prima gara dell'Europeo. E la scarsità di iscritti ha costretto la Fia ad andare a parlare con l'organizzazione più di successo ad oggi nelle corse a ruote coperte. Ora le vetture Tcr possono essere schierate ufficialmente, e anche se questo ha aiutato poco a Monza (solo l'Audi Rs3 Lms di Plamen Kralev si è aggiunta alle otto Seat León Cup Racer ed alle due Honda Civic) si attende molto di più tra due settimane all'Hungaroring. Questo è il primo vero passo avanti da entrambe le parti per arrivare a ciò che la Fia ha dichiarato al termine dell'ultimo Consiglio Mondiale, ovvero la creazione di un sistema piramidale delle corse turismo con in cima la serie mondiale.

Le due gare di Monza sono state caratterizzate dalle penalità, con la Honda di Peter Rikli che è passata per prima sotto la bandiera a scacchi in entrambe, ma i cinque e dieci secondi di penalità ricevuti hanno regalato il successo alla Seat di Petr Fullin nella prima ed al suo compagno di squadra Christjohannes Schreiber nella seconda.



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Chilton; 2. Huff; 3. Monteiro. Gara-2: 1. Bjork; 2. Monteiro; 3. Huff.

Le class. complete saranno riportate sul prossimo numero

MA LE TRIBUNE SONO RIMASTE DESOLATAMENTE VUOTE

Pubblico solo nel paddock

L'ingresso offerto da Oscar.it, il ritorno del Mondiale Turismo sulla pista più famosa del paese, una prima gara stagionale che aveva dimostrato un campionato aperto. E addirittura il grande successo di un mese prima del Prologo del Mondiale Endurance. Erano molte le speranze di vedere a Monza un bel pubblico. Magari non i 30mila del Wec, ma comunque delle tribune che dimostrassero al Wtcc di aver fatto la scelta giusta di ritornare.

Risultato ottenuto a metà: il paddock accessibile a tutti era sicuramente un bel colpo d'occhio, ma le tribune sul rettilineo di partenza, e quindi lo spettacolo dei podi di tutte le gare, erano veramente desolanti. Certo, è chiaro che lo spettacolo a Monza lo trovi alla Prima Variante o all'Ascari (e difatti c'era più pubblico in quelle tribune), ma probabilmente la promozione di questo evento non è stata abbastanza efficace. E soprattutto la scelta della data è stata un errore, perché correre a Milano a fine aprile, in una domenica a cui avrebbe fatto seguito un lunedì di festa, rendeva abbastanza chiaro che la maggioranza delle persone avrebbe approfittato del ponte per andare in villeggiatura.



Attenti a quei tre

COME A SILVERSTONE ANCHE IN BRIANZA SONO ANDATI A SEGNO NORRIS, ERIKSSON E ILOTT. UN GRANDE SHOW NEL TEMPIO DELLA VELOCITÀ

di [Alessandro Gargantini](#)

MONZA - I fattori sono sempre i soliti, e nemmeno invertiti. Il secondo appuntamento stagionale della terza serie europea ha confermato rigorosamente l'esito dell'esordio di Silverstone, con Lando Norris, Joel Eriksson e Callum Iloft che si sono alternati sul gradino più alto del podio rispettando l'identica sequenza vista nel Northamptonshire. A fare la differenza al vertice della graduatoria generale è però la differente costanza di rendimento che le tre promesse hanno mostrato sul circuito brianzolo. Mentre Lando Norris e Joel Eriksson hanno sommato alla vittoria rispettivamente due secondi e due quarti posti, il britannico della Prema non è riuscito a gestire al meglio l'entropia delle prime due corse disputate in suolo monzese e può aggiungere sulla bilancia soltanto un nono e un settimo posto.

Lo svedese supportato dalla Bmw guida la graduatoria generale con una lunghezza di vantaggio sul junior driver McLaren del Carlin Motorsport, mentre Iloft segue distanziato di ben ventotto lunghezze. Siamo soltanto all'inizio della stagione e il teenager britannico ha tutto il tempo di recuperare, ma la determinazione e l'efficacia che i suoi rivali hanno mostrato a Monza devono spingerlo a lavorare sulla gestione della gara, aspetto che questo momento sembra essere il suo punto debole. E che il pacchetto tecnico a sua disposizione non abbia nulla da invidiare a quello dei due capoclassifica lo si è visto nella terza frazione, quando Iloft ha dominato in solitario e non è mai stato avvicinato da uno scatenato Norris.

Ci si attende di più da Maximilian Gunther, al terzo anno nella categoria e secondo assoluto nel 2016. Il pilota tedesco della Mercedes è riuscito a salire sul podio nella terza frazione, ma il suo ritmo è ancora lontano da quello dei tre leaders. Sempre in seno al team italiano, Mick Schumacher ha mostrato una promettente e costante crescita, mentre Guanyu Zhou si è mantenuto nelle posizioni a ridosso del podio senza però riuscire a graffiare.

Sono state parecchie le sorprese sul circuito brianzolo. In primis, la pole position e l'ottima gestione della prima frazione da parte del driver indiano della Force India Jehan Daruvala, secondo al traguardo davanti ad un brillante Ferdinand Habsburg. Negativo, invece, il bilancio di Dennis Beckmann, che alcune voci di mercato vogliono in rotta con il Van Amersfoort Racing e vicino al Carlin Mo-

ALTERNANZA AD ALTA QUOTA

Seconda vittoria stagionale per Norris che a Monza ha fatto saltare il banco nella prima corsa. Sotto Iloft vincitore nella terza corsa e in basso Eriksson davanti a tutti in gara-2



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Norris; 2. Daruvala.
Gara-2: 1. Eriksson; 2. Norris.
Gara-3: 1. Iloft; 2. Norris.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





Schumi jr va sul podio

MICK SORPRESO: «SONO SODDISFATTO DEL RISULTATO NON PENSAVO CHE SAREBBE ARRIVATO COSÌ PRESTO»

Cresce in fretta il piccolo Schumi. E la sensazione di quanto il pubblico italiano lo abbia adottato e gli sia vicino, pur senza cadere in atteggiamenti eccessivamente invadenti, la si è avuta assistendo agli ordinati capannelli che regolarmente si creavano al di là delle fettucce contenitive disposte dal Team Prema. Tutti ad attendere di salutare Mick, a cercare di stringergli una mano, a dargli idealmente una pacca sulla spalla. E il teenager tedesco ha risposto da par suo, con la consueta timidezza nei modi e una convincente prestazione al volante che è culminata con la terza posizione nella seconda manche, dove si è anche rivelato il più forte dell'armata Prema. Il diciottenne ha preferito non fare le barricate quando gli si è fatto sotto il più rapido ed ha preferito puntare dritto al podio. Nel dopogara, Mick ha spiegato la sua strategia di gara e ha fatto un momentaneo bilancio sulla sua prima stagione nella serie cadetta. «Quando ho visto Lando Norris rinvenire nei miei specchietti ho pensato che con la sua velocità avrebbe potuto consentirmi di riavvicinarmi a Joel Eriksson. Di conseguenza, non ho opposto all'inglese una strenua resistenza e ho cercato di restare nella sua scia. Penso che questa strategia mi abbia aiutato a prendere il largo dai piloti alle mie spalle. Sono soddisfatto del primo podio, non pensavo sarebbe arrivato così presto!» Mick sta dimostrando di aver ben assimilato il passaggio dalla F4 alla terza serie. «Sì, tutto sta andando nella giusta direzione. Con la squadra stiamo lavorando molto bene ed io ho ancora molto da imparare!». Grazie alla sesta posizione colta in entrambe le restanti corse, il tedesco occupa la quinta posizione i graduatoria generale. ●

torsport, dove a partire dalla corsa di Budapest potrebbe prendere il posto di Jake Dennis. C'è stata un po' di confusione al termine del secondo turno di qualifica a causa di un reiterato abuso dei track limits all'esterno della curva Parabolica da parte di numerosi piloti, che alla fine se la sono cavata con un rigido richiamo, ma senza penalizzazioni. Un'ultima nota la merita l'ottimo ritorno della terza serie a Monza, dopo un anno di assenza anche a causa dei tanti incidenti visti nel 2015. I piloti della categoria cadetta hanno mostrato maturità, duellato nel rispetto del regolamento e offerto un grande show, confermando che la pista brianzola, insieme a Spa e Macao, rimane uno dei palcoscenici d'eccellenza della serie. Non vogliamo scoprire l'acqua calda, ma ribadire che l'appuntamento monzese deve restare un punto fisso del calendario. ●



Doppietta della **Lexus**

LE GT GIAPPONESI FANNO BOTTINO PIENO IN PORTOGALLO. BIAGI E VENTURINI SONO SECONDI IN GARA DUE CON LA LAMBORGHINI HURACAN DELL'IMPERIALE

di **Alfredo Filippone**

ESTORIL - Veni, vidi, vici: la nuovissima Lexus Rc-f è stata la protagonista sorprendente e indiscussa di questo avvio di stagione del Gt Open, tornato in auge per numeri e contenuti. Che i giapponesi avrebbero fatto le cose per bene sulla vettura con cui vogliono proporsi sul mercato internazionale delle gare Gt3 era scontato, e la presenza all'Estoril dell'intero management motorsport nipponico è stata una buona indicazione dell'importanza del programma. Ma che le due vetture, ufficialmente in gestione presso due team privati, l'Emil Frey e il Farnbacher, potessero vincere entrambe le gare sin dal primo appuntamento, era al di là di ogni sogno.

Eppure, è successo, in maniera limpida. Le Lexus non hanno asfaltato la concorrenza con una superiorità manifesta. Si è ovviamente rivelata competitiva ed affidabile ma le vittorie sono soprattutto figlie di gare consistenti condotte intelligentemente da due coppie (Albert Costa-Philipp Frommenwiler per Frey, i fratelli Dominik e Mario per il team della famiglia Farnbacher) che si sono rivelate molto più equilibrate e di alto livello di chi si è affidato a tandem di stampo pro-am.

Nettamente più veloci (con Bell e Tappy a firmare le due pole), le McLaren avevano in mano gara-1 con Bell e Ledogar, ma i rispettivi compagni, Balfe e West, non hanno potuto resistere al ritorno di Frommenwiler, che aveva raccolto in terza posizione da costa la Lexus in livrea 'juventina'. Domenica, in gara-2, copione abbastanza simile, questa volta con Tappy a dominare la prima frazione sulla Lexus di Farnbacher (quarta la vigilia) ma Benham incapace di resistere sia alla Lexus che all'arrembante ritorno di Giovanni Venturini sulla Lambo dell'Imperiale.

Non è stato un weekend facile per le Huracán, sulla pista potenzialmente più ostica dell'anno, ma la vettura di Biagi-Venturini, con un quinto e un secondo, fa molto di più che salvare la situazione e porta a casa punti utilissimi. Andava bene in gara-2 (dopo il sesto in gara-1) anche la vettura dell'Fff con Tonio Liuzzi e il giapponese Hamaguchi, rivelatosi un gentleman più veloce e coriaceo della media, ma la rottura di un mozzo al penultimo giro ha vanificato il quarto posto. Poco da gioire anche in casa Ferrari, con un quinto (Ramos-Mac) e un sesto (Cioci-Perazzini) in gara-2 come migliori piazzamenti. In crisi di assetto l'Aston Solaris ma Sini-Calamia, carpari, portano a casa un settimo in gara-2. Peggio



DOMINIO GIALLO

Buon secondo posto in gara-2 per la Lambo di Biagi e Venturini, a destra, e di Balfe-Bell con la McLaren in gara-1



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Costa-Frommenwiler; 2. Balfe-Bell Gara-2: 1. Farnbacher-Farnbacher; 2. Biagi-Venturini

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

GIAPPONESI AL TOP
Lexus Rc-f pigliatutto nel Gt Open all'Estoril con i Farnbacher, in alto, e con la coppia Costa-Frommenwiler

è andata per le Bmw dello squadrone di Teo Martin, completamente disperse, nonostante la presenza dell'idolo locale Antonio Da Costa, col motore ko dopo cinque giri nella gara di domenica. Per le Mercedes, en-plein assoluto in classe Am, con vittorie dei brasiliani Basso-Figueiredo e degli austriaci Konrad-Hrachowina.

Venturini, orgoglio Lambo

In un weekend non felicissimo per la pattuglia azzurra, ha svettato Giovanni Venturini, autore di un



Scott firma il bis per Rp

EUROFORMULA OPEN IL BRITANNICO CONQUISTA DUE SUCCESSI CON LA MONOPOSTO DEL TEAM ITALIANO

ESTORIL - Ci voleva proprio un weekend come questo per cominciare alla grande la stagione: la Rp Motorsport di Fabio Pampado e Niki Rocca riparte dall'Estoril con due vittorie e una pole. Merito della squadra ma anche di Harrison Scott, lo spilungone inglese che sembra l'asso perfetto per ridare slancio alla formazione piacentina e che la Rp ora vuole tenersi stretto. Al momento un solo rivale sembra essere all'altezza: Nikita Troitskiy, il diciottenne russo della Drivex, anch'egli velocissimo ma poco fortunato in gara-1. I due hanno battagliato duro, pur entro i limiti della correttezza. Sotto tono tutti gli

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Scott; 2. Vaidyanathan; 3. Iorio. Gara-2: 1. Scott; 2. Troitskiy; 3. Vivacqua.

Le class. complete saranno riportate sul prossimo numero

con Cardoso e Pronenko si

sontrano nelle retrovie. Subito dopo è Vivacqua ad uscire, provocando l'uscita della safety-car. Al restart nuova manovra aggressiva di Scott mentre Troitskiy deve cedere posizioni per un calo di potenza e finisce per ritirarsi dopo un contatto con Reddy e Laaksonen. In gara-2, Scott si ripete al via, questa volta beffando Troitskiy, che aveva fatto la pole sul bagnato, ma è subito safety-car per recuperare la macchina di Karkosik, ko dopo un contatto con Vaidyanathan. Rallentano tutti eccetto Proshenko che tampona Laurini, poi costretto anch'egli al ritiro. Il trenino di testa riparte tranquilli, con Vaidyanathan, l'indiano di Carlin, secondo in gara-1 e disperso in gara-2, e un terzo a testa per i due brasiliani di Campos, Iorio e Vivacqua.

In gara-1, partenza non molto ortodossa (dalla pole) di Scott che stringe Troitskiy, partito meglio e che non si fa impressionare. Dietro ai due, Vaidyanathan, Vivacqua e Karkosik, mentre Cardoso e Pronenko si

lo con Scott, Troitskiy, Shlom, Vivacqua, Fittje e Laaksonen. Non succederà più molto sin quando Fittje butta fuori Shlom.

Per Lodovico Laurini, unico italiano al via, un primo weekend di apprendistato non semplicissimo, ma un buon ottavo in gara-1 nonostante una toccata e gara-2 rovinata subito dalla distrazione di Proshenko. (a.f.)

brillantissimo secondo stint in gara-2. Il 25enne vicentino ha portato l'Huracán dell'Imperiale sino al secondo posto, con sorpassi mozzafiato, dopo averla presa alla soglia della top ten da Thomas Biagi, rimasto intruppato nel traffico della prima metà gara.

«Di più non si poteva proprio fare su una pista che ci ha penalizzato molto», ammetteva il pilota ufficiale del Toro, «ma è positivo raccogliere punti buoni, questo è un campionato che si vince alla distanza». ●

Harrison Scott lanciato verso il doppio successo con Rp Motorsport



Venturi-Gai da impazzire

IL DUO CAMPIONE
IN CARICA INIZIA
SUBITO ALLA
GRANDE FIRMANDO
UNA DOPPIETTA.
UN PRIMO ROUND
GRIFFATO FERRARI



di Dario Lucchese

IMOLA - Il Campionato Italiano Gran Turismo è ripartito da Imola con la doppia vittoria dei campioni 2016 Mirko Venturi e Stefano Gai, che hanno portato al successo la Ferrari 488 del team Black Bull Swiss Racing in entrambe le gare della Super Gt3. Nonostante si sia evidenziato un buon equilibrio nel confronto diretto con la Lamborghini ed un BoP che sembra avere accontentato più o meno tutti, le vetture di Maranello alla fine hanno dimostrato sul circuito del Santerno di avere qualcosa in più. Ottimo comunque il lavoro svolto dalla Ombra Racing, che è riuscita a raccogliere due secondi posti con la Huracán divisa da Michele Beretta e Alex Frassinetti, inserendosi nell'ordine davanti alle altre Ferrari della Scuderia Baldini 27, quella di Eddie Cheever III e Matteo Malucelli, che in gara-1 hanno concluso sul podio, e della Easy Race su cui si sono alternati Jaime Melo e Niccolò Schirò, terzi in gara-2. Il team Antonelli Motorsport, con la seconda delle "Lambo", ha potuto portare a casa dei punti importanti, considerando soprattutto che nei confronti della concorrenza in questa occasione ha sofferto un po'; Riccardo Agostini (terzo nella seconda sessione di qualifica ad un decimo e mezzo dal miglior crono) e Daniel Zampieri hanno svolto egregiamente il loro lavoro conquistando un quinto ed un quarto posto. A proposito di qualifiche, la prima pole 2017 è stata quella di Malucelli, mentre nel secondo turno è emerso Schirò. Ferrari dunque davanti anche sul giro secco. Ma va comunque detto che nelle due gare Gai e Venturi sono stati perfetti, facendo in questo caso buona parte della differenza. Nella seconda, Venturi in particolare si è reso autore nel penultimo giro di uno spettacola-



CHEEVER-MALUCELLI TERZI IN GARA-1

Sopra, la Ferrari con la quale Cheever e Malucelli hanno chiuso al terzo posto in gara-1. In alto, Venturi e Gai due volte a segno

re sorpasso ai danni di Melo, non senza un leggero contatto tra le due vetture, giudicato comunque assolutamente regolare. Weekend difficile invece per Audi e Bmw. L'esordio di Benoit Tréluyer, chiamato ad affiancare l'altro rookie Vittorio Ghirelli, è stato un vero disastro. Il francese ha sbagliato due volte: seppure terzo nel primo turno di qualifica ad



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gai-Venturi; 2. Frassinetti-Beretta; 3. Malucelli-Cheever.
Gara-2: 1. Venturi-Gai; 2. Frassinetti-Beretta; 3. Melo-Schirò.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



Super Gt Cup piena di sorprese

DAL TRIS SERVITO DAL SOSPIRI RACING IN GARA-1 AL SUCCESSO DI NIGRA (66 ANNI) E DESIDERI (19ENNE) NELLA SECONDA SFIDA

Dal tris servito del Vincenzo Sospiri Racing, che in gara-1 ha piazzato davanti le sue Lamborghini Huracán Super Trofeo, al successo dell'over Pietro Negra, 66 anni, che assieme al diciannovenne Matteo Desideri ha conquistato una vittoria di forza in gara-2 con il team Antonelli Motorsport, la classe Super Gt Cup a Imola ha riservato parecchie sorprese. A conquistare il successo sabato è stato il binomio formato da Antonio D'Amico, lo scorso anno già protagonista della serie tricolore, ed il giovane rookie Riccardo Cazzaniga. Una vittoria cui ha fatto seguito il quarto posto di gara-2 che gli ha permesso di chiudere il weekend al comando della classifica.

Subito dietro i loro compagni di squadra Jia Tong Liang e Felipe Ortiz, che hanno concluso a loro volta davanti al binomio finlandese composto da Aaro Vainio e Tuomas Tujula, questi ultimi secondi in gara-2. Ottimo l'esordio del polacco Karol Basz. Il polacco ha siglato la prima pole con un'altra Lamborghini del team guidato da Marco Antonelli, ma poi ha rovinato tutto anticipando la partenza

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. D'Amico-R. Cazzaniga;
2. Liang-Ortiz; 3. Tujula-Vainio.
Gara-2: 1. Negra-Desideri; 2. Tujula-Vainio; 3. Basz-Kasai.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

subendo una penalizzazione. Il pluricampione del kart si è rifatto la domenica con un terzo posto. Ma nella circostanza ad entusiasmare è stato Negra, che dopo avere rilevato alla guida Desideri ha saputo resistere fino all'ultimo agli attacchi di Tujula. Due ottavi posti per Luca Demarchi e Ivan Benvenuti, con quest'ultimo protagonista di un "tour de force", avendo assistito sabato mattina alla nascita del figlio Umberto. Un lieto evento per il pilota della Imperiale Racing che ha fatto passare un po' in secondo piano il suo impegno in pista. Successi nella Gt Cup delle Porsche 997 di Enrico Di Leo-"Poppy" e Eugenio Pisani. Nella Gt4 Sabino De Castro avrebbe dominato, se in gara-2 non gli fosse stata inflitta una penalità per un'irregolarità nei cambi, con la vittoria andata alla Ginetta di Gianluca Carboni e Giampiero Cristoni.

un solo decimo dalla pole, in gara-1 il tre volte vincitore della 24 Ore di Le Mans al quinto giro si è reso autore di un testacoda alla variante alta scivolando decimo. Non esente da inconvenienti anche Ghirelli, che dopo le soste ha lamentato un problema con il cambio che non gli ha permesso di andare oltre il nono posto finale. In gara-2 il transalpino si è invece insabbiato al Tamburello mentre era quinto. Una serie negativa che per lui era iniziata a Monza la settimana precedente nel Blancpain Gt, quando il suo compagno Stéphane Richelmi era stato tamponato in qualifica da Luca Filippi chiudendo il suo weekend in anticipo. Non bene sono andate le cose anche in casa Bmw. Ad influire sul risultato della vettura bavarese, che a Imola pagava nel dritto in termini di velocità, è stato soprattutto l'incidente di cui è stato protagonista nelle libere Stefano Comandini e che non ha consentito al pilota romano e al suo compagno Alberto Cerqui di prendere parte al secondo turno. In gara-1 per loro è dunque arrivata la consolazione del sesto posto assoluto ed il primo tra gli equipaggi Pro-Am, davanti agli ottimi esordienti Alain Valente e Lorenzo Veglia (Lamborghini); risultato che sono riusciti a replicare in gara-2.

FRASSINETI-BERETTA DUE VOLTE SECONDI

A lato, la Ferrari 488 con la quale Frassinetti e Beretta hanno chiuso per due volte al secondo posto



IMPERVERSA L'HURACAN

A fianco, la Lambo di Negra e Desideri primi in gara-2 e in alto quella di D'Amico e Desideri primatisti nella seconda sfida



Partenza a tutto gas

IL MONOMARCA DELLA MQ CORSE HA REGALATO SUBITO GRANDI DUELLI A OGNI LATITUDINE DI CLASSIFICA

IMOLA - Francesco Malvestiti, Luciano Gioia e Lorenzo Marcucci hanno inaugurato la stagione della Mitjet Italian Series. Tre differenti vincitori su quattro gare nel primo appuntamento di Imola del campionato della MQ Corse, che è ripartito con grandi duelli e qualche nome in più, riconfermando in ogni caso un livello di partecipanti interessante. Non solamente gentleman e giovanissimi nella serie riservata alle silhouette 2 litri, ma anche piloti con un ottimo palmares. Sulla scia del campione 2016 Davide Di Benedetto e di Ronnie Marchetti, riconfermati al via ed entrambi protagonisti sul circuito del Santerno, alla compagnia si sono aggiunti anche Simone Di Luca e l'ex formulista Giuseppe Termine.

Nella classe riservata ai Piloti B, quelli con un maggiore bagaglio di esperienza, a dare il "la" è stato proprio Di Benedetto, autore della pole ma costretto in gara-1 a cedere subito strada a Marcucci. Il pilota del team The Club ha mantenuto sostanzialmente il comando per tutti gli 11 giri in programma. Alle sue spalle il siciliano della Costa Ovest ha dovuto prima fare sfilare Maurizio Ceresoli, lottando anche con Marchetti e Di Luca.

La squalifica per un'irregolarità tecnica dello stesso Ceresoli, ha in seguito restituito la piazza d'onore a Di Benedetto, mentre Di Luca ha concluso terzo. Marcucci ha poi concesso il "bis" in gara-2, precedendo ancora Di Benedetto e Ceresoli, questa volta a pieno titolo sul podio. Tra i Piloti B ad ottenere la prima vittoria è stato Francesco Malvestiti, che ha preso tutto siglando anche la pole nelle qualifiche.

Dietro di lui Roberto Benedetti, che nelle fasi iniziali ha ingaggiato una lotta con Giovanni Faraonio, poi scivolato quarto alle spalle dell'altro giovane emergente Claudio Giudice. Particolarmente movimentata gara-2, condizionata da due safety car ed interrotta definitivamente con la bandiera rossa. Non senza un incidente finale che ha coinvolto Benedetti e Faraonio, in quel momento primo e secondo. Dopo l'arrivo Benedetti è stato penalizzato di 25", mentre per Faraonio è scattata l'esclusione dalla classifica. A trionfare è stato così un sempre regolare Gioia, con Michele Castagnoli autore di un ottimo secondo posto e Giudice ancora sul podio davanti a Giacomo Riva, all'esordio con la Cram Motorsport, e a Francesco Massimo De Luca, nella circostanza primo tra gli Under 20. Ritirato in questa occasione Malvestiti, finito fuori pista al Tamburello. (d.l.)



AL TRAGUARDO

PILOTI B

Gara-1: 1. Malvestiti; 2. Benedetti; 3. Giudice. Gara-2: 1. Gioia; 2. Castagnoli; 3. Giudice.

PILOTI A

Gara-1: 1. Marcucci; 2. Ceresoli; 3. Di Benedetto. Gara-2: 1. Marcucci; 2. Di Benedetto; 3. Ceresoli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



MARCUCCI, MALVESTITI E GIOIA A SEGNO

Tra i Piloti A Marcucci ha messo a segno due vittorie, mentre tra i Piloti B il successo se lo sono spartiti Malvestiti (1° in gara-1) e Gioia che ha messo la sua firma imponendosi in gara-2

TRA I NUOVI ARRIVI S'È MESSO IN LUCE GIUSEPPE TERMINE

Si è alzato il livello

L'appuntamento di Imola ha fatto segnare un innalzamento del livello dei piloti in pista. Tra i nuovi arrivi non è passato inosservato quello di Giuseppe Termine. Il siciliano, campione 2006 della F.Azzurra, ha pagato caro un problema nelle qualifiche che lo ha costretto ad avviarsi dalla quinta fila. La sua rimonta in gara-1 tra i Piloti B è stata magistrale e si è conclusa con il giro più veloce e un quinto posto ottenuto a sandwich tra due altri piloti esperti come Di Luca e Marchetti. Una condotta, la sua, a volte però troppo aggressiva, tanto che in gara-2 è stato penalizzato con 25".

Bellarosa inizio a valanga

CON LA WOLF GB08 F1, IL BRESCIANO METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA NELLA SFIDA INAUGURALE DELLA SERIE. JACOBONI DUE VOLTE SECONDO

IMOLA - Il Campionato Italiano Sport Prototipi parte all'insegna dei turbo, con la vittoria nelle due gare inaugurali di Imola della Wolf Gb08 F1 motorizzata Peugeot 1.6 sovralimentato, portata in pista da Ivan Bellarosa. Due successi idealmente dedicati a Roland Ratzenberger, scomparso sul circuito del Santerno nello stesso weekend 23 anni prima e sempre nel cuore del pilota dell'Avon Formula, il cui casco ripropone fedelmente la livrea di quello dell'austriaco.

Dalla pole, il bresciano non ha mai ceduto la leadership in gara-1, lasciando dietro le due Osella Cn2 di Marco Jacoboni e Francesco Turatello, al suo debutto nella serie di Aci Sport. Il campionato tricolore ha evidenziato uno schieramento particolarmente vario. Vedi le Radical nuovamente al via, inclusa la Sr8 2.7 di Fabrizio Fassitelli, subito al passo dei primi e solo nelle fasi finali protagonista di un'uscita al Tamburello mentre lottava per la seconda posizione proprio con Jacoboni. Il bolognese della Progetto Corsa-Scuderia Vesuvio, a sua volta si è reso autore di una grande rimonta dal fondo e del giro più veloce, dopo che nelle qualifiche aveva lamentato un problema al cambio.

Ciò a dimostrazione di un certo equilibrio, al di là del dominio di Bellarosa. Proprio quest'ultimo in gara-2 è riuscito a risalire dall'ultima posizione della griglia, in cui era precipitato a seguito dello spegnimento del suo propulsore al semaforo verde. Ancora un secondo posto per Jacoboni. A salire sul podio è stato anche Walter Margelli, dopo avere condotto nelle fasi iniziali con la Norma M20F-Honda Cn2 aspirata della Nannini Racing. Subito bene Mirko Zanardini, che dopo avere fatto un'apparizione nel 2013 a Franciacorta, ha concluso due volte quarto con una Wolf biposto sempre spinta dal Peugeot 1.6 turbo.

Tra le Radical che concorrono all'omonimo trofeo, le due vittorie sono andate a Simone Patricicola, che in gara-2 è stato per un tratto al comando, davanti a tutti. L'unica lady al via, Ida Petrillo, nella stessa circostanza ha concluso terza di classe alle spalle di Gaetano Nino Oliva e nona assoluta. L'irpina, alla pari di Patricicola, è una degli attuali partecipanti alla classifica Under 25 per la quale è previsto un montepremi finale di 20.000 euro. Tra i debutti quello di Enzo Stentella, pilota particolarmente in auge alla fine degli anni '90 e al suo rientro in occasione della scorsa 6 Ore di Roma, alla fine autore di un migliore ottavo posto.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bellarosa; 2. Jacoboni; 3. Turatello. Gara-2: 1. Bellarosa; 2. Jacoboni; 3. Margelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Sotto, in azione Bellarosa, assoluto protagonista nella gara che ha aperto il Tricolore Prototipi. In basso il via di gara-1



LA SERIE È RITORNATA A VEDERE LA LUCE

Tredici vetture al via

Con 13 biposto al via, nel Campionato Italiano Sport Prototipi è ritornata la luce. La serie tricolore ha finalmente potuto riproporre uno schieramento dignitoso, grazie soprattutto al nuovo rimescolamento delle classi, con la principale novità della suddivisione tra CnA e CnT (vetture aspirate e turbo). Nel secondo appuntamento di Misano, arriverà anche Alessandro Rosi, assente a Imola dopo avere rotto il motore della sua Norma Bmw 3 litri nei test precedenti la trasferta del Santerno. Attesa è inoltre una quarta Radical SR4 per il 16enne Giò Di Somma, che si aggiungerà a quelle portate già in pista da Gaetano Oliva, Simone Patricicola e Ida Petrillo.

Ed è subito baby-boom

QUATTRO UNDER NEI PRIMI QUATTRO POSTI DELLA PRIMA SFIDA DEL MONOMARCA. IL 17ENNE RICCARDO PERA CONQUISTA IL PRIMO SUCCESSO

di **Dario Lucchese**

IMOLA - Quattro "under" nei primi quattro posti della gara inaugurale della Carrera Cup Italia 2017, di cui tre rookie assoluti. È stata una ripartenza sotto il segno dei giovanissimi quella del monomarca Porsche. A Imola, a conquistare il primo centro della stagione è stato Riccardo Pera, 17 anni, campione in carica del Cayman Gt4 Trophy Italia. Il toscano della Ebimotors si è presentato facendo segnare il miglior tempo nelle libere, poi quello della prima sessione di qualifica e infine ottenendo la superpole. Quindi una gara-1 dominata fin dall'inizio, nonostante la pressione del più esperto Alessio Rovera, 21 anni ma alla sua seconda esperienza nel campionato in cui ha esordito nel 2016 proprio con la squadra di Enrico Borghi, per passare tra le fila dello Tsunami Rt. Il varesino e Pera hanno letteralmente dato spettacolo, specialmente negli ultimi minuti, dopo che l'uscita di Livio Selva aveva chiamato in causa la safety car riavvicinando il gruppo. Pera non si è fatto però intimorire ed ha tenuto giù il piede con la tempra di un vero combattente, senza commettere alcun errore. Alla vigilia di questo round d'apertura l'obiettivo della Ebimotors era di finire la stagione con qualche podio. Invece il podio è arrivato subito e due volte (considerando il terzo posto di gara-2), così come la prima vittoria e la leadership provvisoria della classifica. Rovera da parte sua ha dimostrato di avere ormai tutte le carte in regola per potere puntare al titolo. In gara-2 aveva a portata il secondo posto, ma un problema elettrico, dopo che aveva stampato il giro più veloce, lo ha definitivamente rallentato. Ma attenzione anche alle altre nuove leve del monomarca. Cominciando dal brianzolo Daniele Cazzaniga, classe '93, in arrivo dalle monoposto (lo scorso anno ha corso nell'Euroformula Open) e due volte sul podio con i colori del team Ghinzani Arco Motorsport. Quello di Imola per la famiglia Cazzaniga è stato un weekend straordinario, condito anche dalla vittoria ottenuta da Riccardo, fratello di Daniele, nella gara della Super Gt Cup del Tricolore Gran Turismo. Subito dietro l'altro "deb" Jonathan Giaccon, con la Dinamic autore di una condotta eccellente, abile in gara-1 a tenere dietro una vecchia volpe come Enrico Fulgenzi, campione 2013 della Carrera Cup Italia e anche lui al via con la squadra di Ghinzani in cui è approdato proprio quest'anno. A Fulgenzi è andata la vittoria nella seconda gara del weekend. Un suc-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pera; 2. Rovera; 3. D. Cazzaniga. Gara-2: 1. Fulgenzi; 2. D. Cazzaniga; 3. Pera.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



foto GALLI



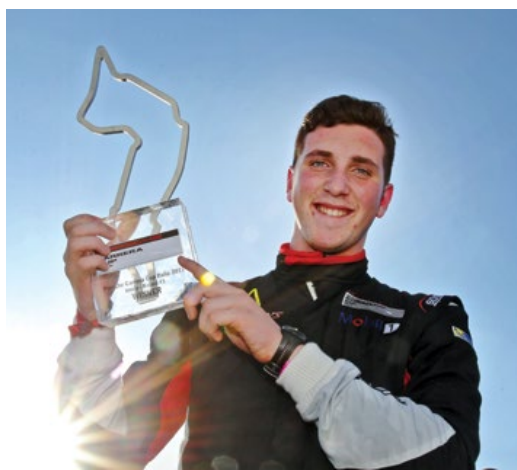
ROVERA E SECONDO IN GARA-2

Sopra, Rovera che ha chiuso gara-1 al secondo posto alle spalle del sorprendente Pera. Nell'altra pagina Fulgenzi festeggia la vittoria nella seconda corsa

cesso perentorio quello del marchigiano. Grazie al secondo posto di Cazzaniga, il team Ghinzani Arco ha potuto inoltre festeggiare una doppietta. Per quanto riguarda i giovani, all'appello è mancato (in parte) Gianmarco Quaresmini, il più veloce nei test ufficiali di Misano, terzo alla conclusione delle due sessioni cronometrate ma fuori dopo pochi metri in gara-1 a causa di un errore che ha pagato finendo contro le protezioni del Tamburello e in gara-2 penalizzato per un contatto con Hans-Peter Koller e da sesto retrocesso 11°. Bene nella circostanza Simone Pellegrinelli, che ha riportato in auge con un quarto posto il team Bonaldi. ●



PERA MATURO
 Grande festa per il toscano Riccardo Pera che ha artigliato la prima vittoria nel monarca di Porsche Italia. Sotto, Cazzaniga giunto secondo in gara-2 dietro a Fulgenzi, in basso in azione, che ha fatto saltare il banco nella seconda sfida dove Pera è giunto terzo



SFIDE A SUON DI TEMPONI

Michelin Cup a Zanini e Jacoma

Le novità della Carrera Cup Italia viste a Imola sono state diverse. L'introduzione dell'Abs nel monarca tricolore, assieme alla ritrovata formula delle due gare "sprint", ha riscontrato il massimo consenso. Poi c'è il ricambio generazionale, con i piloti dello Scholarship Programme in evidenza, a cui ha fatto sicuramente da contraltare la cospicua pattuglia dei "gentleman". A mettersi in evidenza tra i senior è stato prima Stefano Zanini (sotto), in gara-1 autore di una superlativa prestazione che è culminata nel sesto posto assoluto e la vittoria numero uno di quest'anno nella Michelin Cup. Tradotto in altri termini, considerando la regola dell'inversione della griglia, questo risultato è equivalso alla pole di gara-2. Una pole che il pilota della Dinamic Motorsport ha tuttavia sprecato posizionandosi leggermente avanti sullo schieramento e beccandosi la penalità di un drive through. Ancora meglio di lui ha fatto Ivan Jacoma, nelle qualifiche il più veloce della sua classe e sempre in gara-2 autore, con la vettura del team Ghinzani Arco, di un quinto posto assoluto e del secondo successo 2017 della Michelin Cup. Alle sue spalle Niccolò Mercatali e Alex De Giacomì, entrambi con i colori della Dinamic Motorsport e sempre in lotta per le posizioni di vertice.



Scatto vincente

MINI CHALLENGE CALCAGNI E ZANINI SI DIVIDONO LE VITTORIE DAVANTI A CAFFI DUE VOLTE SECONDO

IMOLA - Cambiano i nomi, ma non la sostanza. Un successo in gara-1 per Gianluca Calcagni, seguito da quello ottenuto in gara-2 da Filippo Maria Zanin. I due vicecampioni del Mini Challenge, equipaggio di punta del team Progetto E20 supportato da L'Automobile, si sono divisi le vittorie nel primo appuntamento di Imola. Assieme a loro, sul circuito del Santerno, sono venuti fuori i nomi di Alex Caffi e Andrea Nember. L'ex F.1, presente in duplice veste di pilota guest di Mini Italia e team manager della Scuderia Angelo Caffi (al via con una vettura portata in pista da Paolo Necchi), ha centrato due secondi posti. Due volte terzo ha invece concluso il "dealer" Nember. Ma assieme a loro, tra i protagonisti non sono mancati anche Tobia Zarpellon, autore di due quarti posti e Alessio Alcidi. Quest'ultimo ha portato a casa un quinto ed un sesto piazzamento, nonostante sia stato coinvolto in gara-2 in un contatto con Simone Iaquinata. Un quartetto di primo piano quello che ha guidato il gruppo al via di gara-1, con Maurizio Losi in pole (grazie al miglior tempo fatto segnare dal

suo compagno di squadra Luca Rangoni), ma poi costretto al ritiro per un problema meccanico. Calcagni si è involato al comando nelle fasi iniziali ed è riuscito a rimanere davanti sino all'arrivo, nonostante l'intervento della safety car resosi necessario per l'uscita di Alessandro Suerzi Stefanin, finito sulla sabbia della Tosa, e gli attacchi di Iaquinata che a pochi minuti dal termine era pure riuscito a portarsi davanti per rallentare sul finire vistosamente e quindi a sua volta ritirarsi. Safety car che ha rimescolato le

carte anche in gara-2 in seguito al contatto che ha immediatamente messo fuori gioco Rangoni, Nicola Franzoso e Luca Gori. Bene Rachele Somaschini, unica "lady" al via, nell'ordine nona e settima. Da segnalare l'ottimo esordio della Lite, nella cui classe Gabriele Giorgi ha centrato una doppietta, ma anche l'incremento di prestazioni derivato dagli aggiornamenti introdotti sulla versione Pro della John Cooper Works, che ha consentito di scendere in qualifica di oltre due secondi sotto il migliore responso dello scorso anno.

Dario Lucchese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Calcagni; 2. Caffi; 3. Nember. Gara-2: 1. F.Zanin; 2. Caffi; 3. Nember.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

FINE SETTIMANA DA PROTAGONISTI
In arrivo dalla F.4 tricolore, Ponzio, sotto, ha subito iniziato col piede giusto in F.2 Italian Trophy conquistando due successi. In basso, la vettura con la quale Calcagni e Zanin si sono divisi le vittorie nel Mini Challenge



Ponzio gran week end

F.2 ITALIAN TROPHY IL PILOTA ABRUZZESE SI PRENDE TUTTO CON POLE E VITTORIE

IMOLA - A Imola pole e vittoria in entrambe le gare della F.2 Italian Trophy: Riccardo Ponzio ha suggellato così un weekend perfetto. A Imola il pilota abruzzese della Puresport, in arrivo dalla F.4 tricolore, è andato a segno per la prima volta nella serie. Due affermazioni che comunque non hanno privato della leadership

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ponzio; 2. Pellegrini; 3. Regensperger. Gara-2: 1. Ponzio; 2. Bracalente; 3. Pellegrini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

del primo weekend di Misano, che sul circuito del Santerno è riuscito a salire due volte sul podio centrando un secondo ed un terzo posto con la Dallara-Toyota del team Ht Powertrain. Tra gli altri protagonisti di questo secondo appuntamento vanno ricordati Rino Vasero e Renato Papaleo, che hanno conquistato un successo a testa nella clas-

se 2. Sottotono il fine settimana di Marco Zanasi e Andrea Cola (quest'ultimo sul podio sempre a Misano). Particolarmente movimentata gara-2 che ha visto Antonino Pellegrino non scontare un drive through per una manovra irregolare al via e venire quindi fermato con la bandiera nera. Nella stessa cir-

colta a conquistare un meritato secondo posto è stato Alessandro Bracalente. Importante la presenza di alcuni piloti stranieri del campionato Afr Remus Pokale, tra cui il tedesco Philipp Regensperger, terzo assoluto in gara-1, e lo svizzero Sandro Zeller (due volte quarto), nell'ottica del prossimo round del calendario in programma il 24 giugno sul circuito belga di Spa, dove la serie approderà per la prima volta. (d.l.)



Nespoli fa il vuoto

LO SVIZZERO DOMINA IL 2° ROUND DEL MONOMARCA. E D'AUTORITÀ FA DOPPIETTA DAVANTI A PASOTTI

FRANCIACORTA - Il secondo appuntamento della Lotus Cup Italia è stato segnato dal dominio assoluto del campione 2015 Franco Nespoli, che si è imposto con autorità in entrambe le gare che si sono disputate sul circuito di Franciacorta. Il pilota svizzero del team Cipriani ha iniziato il suo weekend conquistando la pole in entrambe le sessioni di qualifica, precedendo il vincitore del titolo 2016 Stefano Pasotti (Lg Motorsport), il quale ha concluso secondo anche in ga-

ra, pur "provandoci" fino all'ultimo metro. Due terzi posti per il torinese Giacomo Giubergia, abile a mantenere la concentrazione con la vettura della Pellin Racing nonostante una condotta in solitaria, dato il notevole margine di distacco nei confronti degli inseguitori ed il gap accusato sullo stesso binomio di testa.

Tra le sorprese positive del fine settimana lombardo va certamente sottolineata l'ottima prestazione dell'altro pilota elvetico Luca Flaccadori, compagno

AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



UN SUCCESSO DAVVERO FRANCO

Franco Nespoli è stato l'autentico dominatore della Lotus Cup sulla pista di Franciacorta dove oltre ai 2 successi ha messo a segno anche 2 pole

di squadra di Pasotti, terzo nel primo turno cronometrato del sabato e poi ai piedi del podio in entrambe le gare. In evidenza anche il brianzolo Stefano Zerbi, che dopo una positiva qualifica ha dato vita ad un acceso confronto con l'esperto Vincenzo Sauto e Fabio Rezzonico. A spuntarla alla fine è stato proprio Zerbi, che ha centrato un quinto ed un sesto piazzamento assoluto che gli valgono il podio in entrambe le gare per la Pirelli Cup, le cui vittorie sono andate allo stesso Giubergia.

Weekend nero per il giovane Andrea Baigura, fermato nelle due gare dopo pochi metri dal via per problemi ai freni sulla sua Elise Cup PB-R. Lo stesso Sauto si è dovuto ritirare in gara-1 a due giri dalla bandiera a scacchi per il cedimento del cambio e non si è potuto presentare alla via della seconda. Doppia vittoria nella Over 50 per Vito Utzleri. Nella classifica assoluta, prima della prossima tappa di Monza in calendario a fine giugno, a dividersi la leadership a pari punti sono adesso Nespoli e Pasotti. Per la gara di Misano che si disputerà a luglio è già atteso un pilota statunitense, che andrà ad arricchire lo schieramento della serie tricolore sempre più in sinergia con la Lotus Cup Usa. Il primo a debuttare sul circuito romagnolo dopo avere svolto un test a Las Vegas sarà Mike Dean.

Speed Championship cresce l'interesse

Cresce sempre di più l'interesse per la Speed Championship, la serie riservata alle Lotus stradali e derivate, che a Franciacorta ha visto ben 14 vetture in pista, tre in più rispetto al precedente evento del Mugello. A centrare la seconda affermazione di fila è stato Marco Pozzi al volante di una Caterham, il quale ha preceduto Umberto Tortolone alla via con una vettura gemella. Terzo posto per la Lotus Exige S di Piero Randazzo. Anche la Speed Championship proseguirà in occasione del weekend di Monza, in calendario tra poco meno di due mesi. ●



PER SOSTITUIRE
L'IBIZA CUP
E MANTENERE
LA NOSTRA FILIERA
LA LEON ST CUPRA
È L'AUTO IDEALE

TARCISIO BERNASCONI

”



Intuizione da **Leon**

IL NUOVO TROFEO ST CUPRA CUP FA IL PIENO. E SULLA PISTA DI ADRIA DEBUTTA CON 15 VETTURE AI NASTRI DI PARTENZA. SCATTA ANCHE LA TERZA EDIZIONE DELLA LEON CUPRA CUP. LE NOVITÀ

di **Fiammetta La Guidara**

Una station wagon da corsa? L'idea è quantomeno originale e finora è stata percorsa pochissime volte nei campionati turismo. Poi lo scorso anno Tarcisio Bernasconi, il patròn di Seat Motorsport Italia, ha deciso di schierarne una nel campionato italiano Tcs, con Alberto Bassi. Nel corso della stagione le Leon St Cupra sono diventate tre e quella di Bassi si è tolta anche la soddisfazione di conquistare titolo italiano assoluto e di categoria 2000. Il più credibile dei banchi prova. Di lì l'idea di Tarcisio Bernasconi di moltiplicare in pista l'immagine della "familiare", dando vita ad un trofeo monomarca, il primo al mondo con vetture station wagon. E per evitare che i puristi comincino a storcere il naso, ricordiamo che la Leon St Cupra è reduce dal recente record del Nordschleife, dove ha battuto la versione SC proprio grazie ad una miglior efficienza aerodinamica. Il primo round sarà nel weekend del 6-7 maggio, quando sulla griglia di partenza di Adria si assisterà ad uno schiera-

mento di 15 Leon St Cupra. Non sarà solo un trofeo: le vetture correranno insieme a quelle del campionato italiano Tcs. Quindi il vincitore della Cup potrebbe laurearsi anche nel tricolore. «Per sostituire l'Ibiza Cup e mantenere la nostra filiera fino al Tcr serviva un trofeo entry-level e la Leon St Cupra è la vettura ideale - sottolinea Tarcisio Bernasconi - È relativamente facile da guidare, è molto simile alla serie ma al contempo è una vera e propria macchina da corsa. Ho previsto 15 vetture: non di più perché saremo noi a gestirle, ma se avessi avuto altre 5 macchine non avrei faticato a trovare i piloti. È stato un successo inaspettato: pensavo di schierarne 13 e di mantenere 2 vetture di riserva, invece, saranno tutte al via. Il problema principale è stato invece l'allestimento. Le auto sono arrivate dalla Spagna a metà marzo, così come escono dalla catena di montaggio. Le abbiamo spogliate fino al telaio per installare il roll-bar e poi abbiamo iniziato a rimontarle. Naturalmente con le dovute

modifiche. E per arrivare puntuali abbiamo lavorato tutti anche di notte, e persino le domeniche in una temeraria corsa contro il tempo...». Il lavoro si è svolto nella factory di Vergiate, nel Varesotto, dove in questi giorni di lavoro frenetico si è visto spesso anche il direttore generale di Seat Italia, Gianpiero - Peter - Wyhinny, da sempre pilota e amante del mondo racing. Con il suo humor britannico, Peter si è prestato per degli scatti scherzosi, che lo ritraggono con il grembiule da lavoro e con gli utensili in mano davanti alle scocche da assemblare, e poi, a lavoro finito, mentre lucida le macchine e si terge il sudore.

La trasformazione

Per rispondere al regolamento, è stato necessario instal-





INIZIA UNA NUOVA STAGIONE PER I MONOMARCA SEAT

Da Adria prende il via la terza edizione della Leon Cupra Cup e inizia anche una nuova avventura. Quella del Trofeo ST Cupra Cup, primo monomarca al mondo a disputarsi con un'auto station wagon



viste due gare da 48 minuti +1 giro con cambio pilota tra il 20° e il 30° minuto (o sosta obbligatoria per chi corre da solo). Nel weekend ci sono due turni di prove libere da 30 minuti, e un turno di qualifiche da 30 minuti per stabilire l'ordine di partenza di gara1. Gara2 parte con l'inversione in griglia delle prime otto posizioni. Il montepremi finale è di 50.000 euro: 15.000 euro al primo equipaggio, 10.000 euro al secondo e 5.000 euro al terzo. Dal 4° all'8° classificato 2.000 euro. Ci sono anche una classifica junior e una femminile che prevedono un premio di 5.000 euro ciascuna.

lare l'impianto di estinzione, il sedile da corsa, le cinture di sicurezza a 6 punti e il serbatoio di sicurezza, da 100 litri con presa rapida di rifornimento. I vetri sono stati tutti laminati per evitare che vadano in frantumi in caso di urto. Nessuna modifica al motore, che è capace di erogare oltre 300 cv. «Gli interventi 'racing' si sono concentrati essenzialmente sul nuovo scarico e sull'assetto, con l'accoppiata ammortizzatori e molle Bilstein/Eibach sviluppata per questo modello - spiega Bernasconi - Riprogrammata l'elettronica sia del cambio che del differenziale autobloccante per adeguarlo alle esigenze della pista. I cerchi sono da 18" e l'impianto frenante deriva dalla Leon Cup, con dischi anteriori da 370 mm e caliper a 6 pistoncini. La trasmissione è originale, con il cambio doppia frizione Dsg sei marce, così come il cruscotto, con la sola adozione di un monitor Tft da 7" specifico dell'italiana Aim, posizionato davanti al quadro strumenti originale. Tutto nuovo, invece lo sterzo: un Omp racing, con comandi al volante. Di nostra ideazione anche i nuovi pannelli interni e particolari di puro style, come la struttura in carbonio che riveste la zona del tunnel centrale».

Una formula economica

Le Leon St Cupra sono gestite esclusivamente da Seat Motorsport Italia e la formula prevede il noleggio. La stagione

costa 42.000 euro, ovvero 7.000 euro a gara. e il format consente di dividere la spesa in due piloti. Sono previste infatti per ciascuno dei sei weekend 2 gare da 38 minuti +1 giro, 2 turni di prove libere da 30' e 2 turni di qualifiche da 15' per stabilire l'ordine di partenza rispettivamente di gara1 e gara2. Il vincitore della Seat Leon St Cupra Cup si aggiudicherà un test gratuito sulla Leon Cupra Cup, e qualora decida di prendervi parte, avrà l'iscrizione gratuita per il 2018 e 20 pneumatici.

Leon Cupra Cup

Terza stagione per il trofeo che rappresenta l'ideale prosecuzione della carriera racing di un pilota dopo la St Cupra Cup - o dopo l'Ibiza Cup. La Leon Cupra è infatti una vettura progettata per le gare e quest'anno il motore 2 litri turbo si avvantaggia di un incremento di potenza, passando da 330 a ben 350 cavalli. Il launch control, con freno idraulico nell'abitacolo, conferma l'indole racing di questa vettura. L'assetto è completamente regolabile e l'impianto frenante offre dischi da 378 all'anteriore da 272 al posteriore. «Anche per la Leon Cupra Cup mi ritengo molto soddisfatto perché gli equipaggi iscritti saranno ben sedici», commenta Tarcisio Bernasconi. «In questo caso le vetture sono tutte gestite direttamente dai team e noi ci limitiamo ad organizzare il trofeo e a fornire i servizi e i ricambi in pista». Il format di gara - Nei sei weekend sono pre-

Gli iscritti ST Cupra Cup

Tra i piloti al via, nella St Cupra Cup, l'invitato di "Striscia La Notizia" Jimmy Ghione, che parteciperà a tutte le gare dividendo l'abitacolo con Giovanni Altoè, acuni protagonisti delle scorse edizioni dell'Ibiza Cup, come Alberto Vescovi, Sandro Pelatti, Paolo Palanti, Alberto Rodio, Franco Gnutti e Nicolò Liana. Al via anche Matteo Zucchi, Nicola Guida, Renzo Colleoni, il russo Samsonov e gli esordienti fratelli Guido e Nicola Sciaguato. Per le quote rosa, Alessandra Brena e Alessandra Torresani.

I protagonisti della Leon Cupra Cup

Nella Leon Cupra Cup sono attesi sullo schieramento il campione italiano Tcs Alberto Bassi, il vincitore dell'Ibiza Cup Gabriele Torelli in coppia con Matteo Greco, e gli altri "promossi" dell'Ibiza Cup, Volpato e Thellung in coppia con Giorgi. Confermata la presenza delle "vecchie" conoscenze Biraghi, Fumi, Bettera in coppia con Guerra, Gagliano, Gurrieri, Maffei Pellegrini. Al via anche Tarantino, Paolino, Caiola in coppia con Cipolla, Tramontozzi in coppia con Pegoraro e il direttore generale di Seat Italia Gianpiero - Peter - Wyhinny. Unica ragazza, la veloce romana Carlotta Fedeli. Sia il monomarca con la Cupra ST che quello con la Leon Cupra Racer saranno trasmessi in diretta TV su Sportitalia e in diretta streaming su www.acisport.it. ●

Tcr Italy

sfida totale

DA ADRIA RIPARTE LA STAGIONE DEL TURISMO TRICOLORE. LA SERIE CAMBIA NOME ED È PRONTA A REGALARE SHOW

Il tricolore Turismo punta a sviluppare i numeri importanti dello scorso anno: nel 2016 ogni gara ha totalizzato 1.003.000 contatti in tv e 5.332.000 sulla stampa, 8.300 presenze sulle piste e 874.000 contatti su web. Per la nuova stagione, che scatta da Adria con il primo dei 7 round in calendario, il regolamento prevede un adeguamento totale al Tcr International, tanto che il campionato ha cambiato anche nome: ora si chiama Tcr Italian Championship. Un'intuizione che in linea teorica permette ai team di migrare da una serie all'altra. Un'opportunità da non sottovalutare, considerando che lo scorso anno si sono disputate 240 gare Tcr in 28 Paesi diversi. La griglia di partenza vede confermata la presenza delle Honda e di Seat, in sostanza le uniche protagoniste dello scorso anno, la prima vincitrice del titolo piloti e la seconda di quello costruttori. Ma arrivano altri marchi altrettanto prestigiosi: Vw, con la

nuova versione della Golf Gti che ha dominato la serie internazionale lo scorso anno, la nuova Audi Rs3 Lms e anche la Opel Astra. E nel corso della stagione entreranno anche Subaru e Alfa Romeo. Ma andiamo con ordine. Assente il campione in carica Roberto Colciago, impegnato nella serie internazionale, sulle tre Honda Civic di Mm Motorsport saliranno Eric Scalvini, Luigi Bamonte e l'equipaggio composto da Samuele Piccin e Davide Nardilli.

La Seat è pronta a lottare per la conquista del titolo con ben 6 vetture, che vedono al via Nicola Baldan, campione in carica della Leon Cup con il Team Pit Lane Competizioni, Andrea Argenti con il South Italy Racing Team e gli equipaggi di Massimiliano Chini e Nello Nataloni con Nos Racing, di Domiziano Giaccon e Stefano Bolzoni con Tecnodom, di Vincenzo e Giuseppe Montalbano e di Alessandro Thellung e Nicolò Zin con i colo-

7 I ROUND 2017

5-7 maggio	Adria
2-4 giugno	Misano
16-18 giugno	Monza
14-16 luglio	Mugello
8-10 settembre	Imola
22-24 settembre	Vallelunga
20-22 ottobre	Monza



ri di BF Motorsport. A cercare di rendere la vita difficile alle due compagini Honda-Seat si inseriranno l'Audi Rs3 Lms schierata dal team Pit Lane con al volante Max Mugelli, reduce da 15 anni di Gt e al debutto nel Turismo, l'Astra del team Tecnodom col giovanissimo Kevin Giaccon, lo scorso anno al via nel Tcs e la Golf del team Mc Corse con il lombardo Massimiliano Gagliano, che conferma l'impegno anche nella Leon Cup.

Ad Adria al via anche il bulgaro Plamen Kraleov, che proviene dalla F2 e dall'Etcc, con un'Audi Rs3 Lms del team Kraf Racing. Nel corso della stagione è atteso l'ingresso di una o due Giulietta con piloti e team ancora da confermare e di una Subaru di Top Run con Gigi Ferrara.

Vedremo in gara anche Stefano Accorsi

Come già la scorsa stagione, insieme al Tcr prenderanno il via le vetture appartenenti al regolamento Tct rappresentate - per la gara di Adria - dalla Peugeot. Due le 308 RC con i colori Arduini Corse, una dedicata alla stampa e l'altra che vedrà alternarsi alla guida lo stesso team principal Massimo Arduini e l'attore Stefano Accorsi: due anni fa recitò la parte di un pilota nel film "Veloce come il vento", e ora è atteso alla prova della pista. Una terza Peugeot sarà schierata dal team Autostar, con Adriano Bernazzani e Raimondo Ricci ad alternarsi sul sedile.

Tcs con griglia autonoma

Per la sua seconda stagione il campionato italiano Tcs guadagna una griglia di partenza autonoma e non più condivisa con il Tcr. Insieme alle 15 Leon St Cupra in monogestione di Seat Motorsport Italia (delle quali diamo conto in altre pagine di Autosprint), prenderanno il via anche la Honda Civic di Mm Motorsport con al volante l'equipaggio Fabio Fabiani/Renato Gaiuffato, la Renault Megane del Team Piloti Forlivesi con Alessandro Mazzolini, l'Alfa Romeo Giulietta di Leone Motorsport con Matteo Leone e la Mini del Team Race Sport International con Luca Rossetti.

Fiammetta La Guidara



IL RAGAZZO DI CALABRIA

Il calabrese Domenico Scola si è imposto nel primo round del Civm condizionato dalle condizioni atmosferiche. Al 2° posto ha chiuso Magliona, in azione in basso



Scola fa il colpaccio

NELLA SUA CALABRIA DOMENICO PUR NON SVETTANDO IN NESSUNA DELLE 2 SALITE CONQUISTA LA VITTORIA. ECCO COME

LAMEZIA TERME - È successo di tutto nel primo round del Civm 2017 al Reventino. Un po' complice il fatto che un esordio stagionale è pur sempre una cosa nuova anche per i più esperti, un po' complice la nebbia che ha interrotto le prove sabato e la pioggia che ha iniziato a cade-

re sul finire di gara 1. Condizionando pesantemente la salita di molti. Alla fine, pur non svettando in nessuna delle due cronoscalate, dalla sua Calabria esce vincitore Domenico Scola, alla prima stagionale sull'Osella Fa30 gommata Avon. Il cosentino rilancia la sua candidatura per il

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Scola (Osella Fa30 Zyteck); 2. Magliona (Norma M20 Fc Zyteck); 3. Merù (Osella Fa30 Evo Fortech).

Le class. complete saranno riportate sul prossimo numero

Tricolore ma in gara 1, sull'umido, deve accontentarsi della 3ª piazza dietro a un clamoroso testa a testa con Achille Lombardi vincitore su Luca Ligato per 4 centesimi. Una sfida mozzafiato quando ancora l'asfalto era asciutto e che non si è ripetuta in gara-2, dove Lombardi si è ritirato per una toccata. Non favorito dal peggior momento di bagnato in gara 1, quando Cubeda ha deciso di non prendere neppure il via, Magliona: alla fine il sardo è riuscito comunque a portare la Norma-Zytek sul 2° gradino assoluto vincendo la E2Sc. Pure Merli, ha avuto le sue difficoltà con la Fa30 Evo. Grazie alla vittoria in gara 2 alla fine il trentino è 3° assoluto, ma paga i 10" di penalità impostigli per il ritardo nell'allineamento di gara 1. Oltre alla pioggia, addirittura a sorprendere al Reventino è stato anche quanto successo in settimana, quando Faggioli, alle prese con la messa a punto dopo le difficoltà patite al Rechberg sulla sua Norma-Zytek, ha deciso di non iscriversi al primo round del Civm. Spagna e Portogallo chiamano anche il campione in carica...

Prove molto movimentate

Anche le prove sono state molto movimentate al Reventino (e interrotte da nebbia!). Diversi i ritiri, tra i quali purtroppo anche quello dello sfortunato Giuseppe Corona. Il pilota catanese è uscito con la sua Osella Pa21 Evo in configurazione E2Sc andando praticamente dritto in prosimità di una curva destra. Nell'incidente Corona, finito in ospedale a Lamezia Terme, ha riportato la frattura della gamba destra e quella di due vertebre in alto, senza interessamento del midollo spinale e le quali non preoccupano. Non sono quelle per cui è stato operato più tardi a Catanzaro, ma quella alla gamba. I medici gli hanno applicato un tutore e ora si dovranno attendere 7/10 giorni prima di valutare un nuovo intervento migliorativo. Al sabato fra i nomi più noti ritiri anche per Rosario Iaquina in Cn (poi a podio di gruppo) e per Giacomo Liuzzi in Rs Turbo. Entrambi su Mini, il campione in carica è stato autore di uno splendido duello con Antonio Scappa, che invece era all'esordio tra le turbo dopo i tricolori conquistati fra le aspirate. Un debutto diventato vincente quando Liuzzi ha deciso di non rischiare nulla nella pioggia di gara 2 dopo essersi già imposto in gara 1. Per appena 6 centesimi.

Gianluca Marchese



Leclassefiche

VELOCITÀ INDYCAR

Resoconto della gara a pag. 47
Phoenix (Usa), 29-30 aprile 2017

Gara: 1. Pagenaud 250 giri in 1h46'24"9473, alla media di 231.839 km/h; 2. Power a 9"1028; 3. Hildebrand a 9"3417; 4. Castroneves a 16"5864; 5. Dixon (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 6. Kanaan (Dallara DW12-Honda) a 1 giro; 7. Carpenter (Dallara DW12-Honda) a 2 giri; 8. Kimball (Dallara DW12-Honda) a 2 giri; 9. Newgarden a 2 giri; 10. Munoz a 3 giri; 11. Jones (Dallara DW12-Honda) a 3 giri; 12. Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) a 4 giri (gli altri su Dallara DW12-Chevy).

Giro più veloce: il 208° di Power in 19"7446, alla media 299.885 km/h.

Il campionato: 1. Pagenaud 159 punti; 2. Dixon 141; 3. Newgarden 133; 4. Bourdais 128; 5. Hinchcliffe 120.

FIA F3

Resoconto della gara a pag. 64
Monza (Mb), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Norris (Vw) 20 giri in 35'00"127 alla media di 193.902 km/h; 2. Daruvala (Vw) a 0"649; 3. Habsburg (Vw) a 5"360; 4. Joel Eriksson (Vw) a 5"803; 5. Zhou a 17"245; 6. Schumacher a 17"937; 7. Gunther a 19"334; 8. Aron a 22"580; 9. Iott a 22"947; 10. Hughes a 22"975; 11. Mazepin a 23"635; 12. Makino a 34"515; 13. Sato (Vw) a 34"937; 14. Mawson a 48"992; 15. Soori (Vw) a 1 giro; 16. Piquet a 1 giro; 17. Newey a 1 giro; 18. Dennis (Vw) a 2 giri; 19. Beckmann a 13 giri (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Norris in 1'44"288 alla media di 199.900 km/h.

Gara-2: 1. Eriksson (Vw) 20 giri in 34'53"980 alla media di 194.531 km/h; 2. Norris (Vw) a 0"735; 3. Schumacher a 9"037; 4. Gunther a 13"533; 5. Habsburg (Vw) a 14"829; 6. Zhou a 15"347; 7. Daruvala (Vw) a 15"930; 8. Iott a 18"991; 9. Aron a 22"615; 10. Mazepin a 23"826; 11. Sato (Vw) a 27"555; 12. Makino a 30"542; 13. Hughes a 30"703; 14. Soori (Vw) a 13"641; 15. Beckmann a 1'24"114; 16. Mawson a 1'50"735; 17. Newey a 7 giri; 18. Dennis (Vw) a 7 giri; 19. Piquet a 14 giri.

Giro più veloce: Iott in 1'43"989 alla media di 200.500 km/h.

Gara-3: 1. Iott 20 giri in 35'05"538 alla media di 193.998 km/h; 2. Norris (Vw) a 0"736; 3. Gunther a 2"705; 4. Joel Eriksson (Vw) a 9"074; 5. Habsburg a 9"762; 6. Schumacher a 12"135; 7. Piquet a 13"627; 8. Aron a 14"980; 9. Daruvala (Vw) a 15"371; 10. Zhou (Vw) a 17"436; 11. Mazepin a 17"873; 12. Sato (Vw) a 19"376; 13. Makino a 27"198; 14. Beckmann a 28"094; 15. Newey a 29"742; 16. Mawson a 1 giro; 17. Soori (Vw) a 13 giri; 18. Dennis (Vw) a 13 giri; 19. Hughes a 19 giri.

Giro più veloce: Eriksson in 1'44"452 alla media di 199.600 km/h.

Classifica: 1. Eriksson 104; 2. Norris 103; 3. Iott 76; 4. Gunther 72; 5. Schumacher 43.

GT OPEN

Resoconto della gara a pag. 64
Estoril (Por), 29-30 aprile 2017

Gara-1: Costa-Frommenwiler (Lexus RC-F) 41 giri in 1.10'18"762 alla media di 146.314 km/h; 2. Balfe-Bell (McLaren

650 S) a 3"651; 3. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 10"789; 4. Farnbacher-Farnbacher (Lexus RC-F) a 19"553; 5. Biagi-Venturini (Lamborghini Huracan) a 22"726; 6. Liuzzi-Hamaguchi (Lamborghini Huracan) a 31"314; 7. da Veiga-da Costa (Bmw M6) a 42"707; 8. Ramos-Jensen (Ferrari 488) a 43"854; 9. Perazzini-Cioci (Ferrari 488) a 45"690; 10. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 46"468; 11. Bouveng-Rueda (Bmw M6) a 1'22"276; 12. Basso-Figueiredo a 1'23"419; 13. Pierburg-Onslow-Cole a 1'26"399; 14. Hahn-Khodair a 1'27"325; 15. Witt-Meadows (Bentley GT3) a 1'33"383; 16. Liberati-Ling (Lamborghini Huracan) a 1'37"059; 17. Hrachovina-Konrad a 1'37"796; 18. Postiglione-Fontana (Lamborghini Huracan) a 1 giro; 19. Barreiros-Guedes (Bmw M6) a 1 giro; 20. Dunbar-Mowlem (Ferrari 488) a 1 giro; 21. Coimbra-Silva a 2 giri; 22. Sini-Calamia (Aston Martin Vantage) a 3 giri (gli altri su Mercedes AMG).

Giro più veloce: Balfe-Bell in 1'38"897 alla media di 152.232 km/h.

Gara-2: 1. Farnbacher-Farnbacher (Lexus RC-F) 35 giri in 1.00'03"939 alla media di 146.211 km/h; 2. Biagi-Venturini (Lamborghini Huracan) a 23"115; 3. Benham-Tappy (McLaren 650 S) a 27"993; 4. Balfe-Bell (McLaren 650 S) a 35"277; 5. Ramos-Jensen (Ferrari 488) a 39"773; 6. Perazzini-Cioci (Ferrari 488) a 42"585; 7. Sini-Calamia (Aston Martin Vantage) a 49"663; 8. Costa-Frommenwiler (Lexus RC-F) a 50"503; 9. West-Ledogar (McLaren 650 S) a 51"215; 10. Bouveng-Rueda (Bmw M6) a 58"276; 11. Postiglione-Fontana (Lamborghini Huracan) a 1'04"110; 12. Liberati-Ling (Lamborghini Huracan) a 1'07"832; 13. Hahn-Khodair a 1'08"951; 14. Pierburg-Onslow-Cole a 1'10"442; 15. Witt-Meadows (Bentley GT3) a 1'12"860; 16. Hrachovina-Konrad a 1'35"040; 17. Coimbra-Silva a 1'35"586; 18. Basso-Figueiredo a 1 giro; 19. Barreiros-Guedes (Bmw M6) a 1 giro; 20. Liuzzi-Hamaguchi (Lamborghini Huracan) a 2 giri; 21. Dunbar-Mowlem (Ferrari 488) a 2 giri (gli altri su Mercedes AMG).

Giro più veloce: Balfe-Bell in 1'38"875 alla media di 152.265 km/h.

GT TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 68
Imola (Bo), 29-30 aprile 2017

Super GT3/GT3 - Gara-1: 1. Gai-Venturi (Ferrari 488 GT3) 27 giri in 50'03"992, alla media di 158.840 km/h (1. Super GT3 Pro); 2. Frassinetti-Beretta a 1"262; 3. Malucelli-Cheever III (Ferrari 488 GT3) a 12"368; 4. Melo-Schirò (Ferrari 488 GT3) a 12"860; 5. Zampieri-Agostini a 12"880; 6. Comandini-Cerqui (Bmw M6 GT3) a 24"290 (1. Super GT3); 7. Valente-Veglia a 36"059; 8. Baruch-Leo a 45"002; 9. Treluyer-V. Ghirelli (Audi R8 Lms) a 48"456; 10. L. Pastorelli-Pezzucchi (Mercedes Amg-Gt3) a 48"576; 11. Gentili-Cassarà a 1'23"339; 12. Venerosi-Baccani (Porsche 997 GT3 R) a 1 giro (1. GT3); 13. Ishikawa (Ferrari 488 GT3) a 1 giro; 14. R. Del Castello-Colajanni (Chevrolet Corvette Z06 R) a 1 giro (gli altri su Lamborghini Huracán GT3).

Giro più veloce: il 19° di Beretta in 1'41"397, alla media di 174.289

km/h.

Gara-2: 1. Venturi-Gai (Ferrari 488 GT3) 28 giri in 50'30"858, alla media di 137.452 km/h (1. Super GT3 Pro); 2. Frassinetti-Beretta a 0"839; 3. Melo-Schirò (Ferrari 488 GT3) a 3"598; 4. Zampieri-Agostini a 8"261; 5. Malucelli-Cheever III (Ferrari 488 GT3) a 8"749; 6. Comandini-Cerqui (Bmw M6 GT3) a 9"223 (1. Super GT3); 7. Baruch-Leo a 15"122; 8. Valente-Veglia a 18"447; 9. L. Pastorelli-Pezzucchi (Mercedes Amg-Gt3) a 20"518; 10. Ishikawa (Ferrari 488 GT3) a 23"666; 11. Gentili-Cassarà a 46"800; 12. Venerosi-Baccani (Porsche 997 GT3 R) a 52"341 (1. GT3); 13. Magli-La Mazza (Ferrari 458 Italia) a 59"442; 14. R. Del Castello-Colajanni (Corvette Z06 R GT3) a 1'25"939 (gli altri su Lamborghini Huracán GT3).

Giro più veloce: il 22° di Frassinetti in 1'41"512, alla media di 174.090 km/h.

Il campionato - Super GT3 Pro: 1. Gai-Venturi 40 punti; 2. Beretta-Frassinetti 30; 3. Schirò-Melo 20; 4. Malucelli-Cheever III 19; 5. Agostini-Zampieri 15.

Super GT3: 1. Comandini-Cerqui 40 punti; 2. Valente-Veglia 30; 3. Pezzucchi-Pastorelli 24; 4. Gentili-Cassarà e Ishikawa 15. **GT3:** 1. Baccani-Venerosi 40 punti; 2. Del Castello-Colajanni 27; 3. La Mazza-Magli 15.

Super GT Cup/Gt Cup - Gara-1: 1. D'Amico-R. Cazzaniga 25 giri in 46'08"283, alla media di 159.597 km/h (1. Super GT Cup); 2. Liang-Ortiz a 0"426; 3. Tujula-Vainio a 3"475; 4. Bonacini-Lasagni a 20"197; 5. Trentin-Deodati a 30"291; 6. Basz-Kasai a 34"442; 7. Alessandri-Perolini a 48"915; 8. Demarchi-Benvenuti a 1'10"056; 9. Negra-Desideri a 1'28"625; 10. Di Leo-"Poppy" (Porsche 997 Cup) a 1'51"808 (1. Gt Cup); 11. Pisani (Porsche 997 Cup) a 1 giro; 12. La Mazza-Nicolosi (Porsche 997 Cup) a 1 giro; 13. De Castro (Porsche Cayman GT4) a 1 giro; 14. Neri (Porsche Cayman GT4) a 1 giro; 15. Magnoni (Ginetta G55 GT4) a 2 giri; 16. Cristoni-Carboni (Ginetta G55 GT4) a 2 giri; 17. Cerati-Ghezzi (Porsche 997 GT4) a 2 giri; 18. Baccarelli (Ferrari 458 Italia Evo) a 6 giri. Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

Giro più veloce: il 9° di Ortiz in 1'43"672, alla media di 170.465 km/h.

Gara-2: 1. Negra-Desideri 28 giri in 50'41"811, alla media di 162.675 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Tujula-Vainio a 0'2248; 3. Basz-Kasai a 1'0"949; 4. D'Amico-R. Cazzaniga a 18"092; 5. Liang-Ortiz a 24"712; 6. Alessandri-Perolini a 49"346; 7. Bonacini-Lasagni a 57"612; 8. Demarchi-Benvenuti a 1'34"669; 9. Pisani (Porsche 997 Cup) a 1 giro (1. Gt Cup); 10. Baccarelli (Ferrari 458 Italia) a 2 giri; 11. La Mazza-Nicolosi (Porsche 997 Cup) a 2 giri; 12. Cristoni-Carboni (Ginetta G55 GT4) a 2 giri (1. GT4); 13. Magnoni (Ginetta G55 GT4) a 2 giri; 14. Cerati-Ghezzi (Porsche 997 GT4) a 2 giri; 15. Neri (Porsche Cayman GT4) a 2 giri; 16. De Castro (Porsche Cayman GT4) a 2 giri. Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

Giro più veloce: il 24° di D'Amico in 1'43"715, alla media di 170.394 km/h.

Il campionato - Super Gt Cup: 1. Cazzaniga-D'Amico 28 punti; 2. Tujula-Vainio 27; 3. Desideri-Negra e Liang-Ortiz 22; 5. Basz-Kasai 17. **Gt Cup:** 1. Pisani 35 punti; 2. La Mazza-Nicolosi 24; 3. Baccarelli 23; 4. Di Leo-"Poppy" 20. **GT4:** 1. Cristoni-Carboni 28; 2. De Castro e Magnoni 27; 4. Neri 23; 5. Cerati-Ghezzi 29.

Dovesicorre

VELOCITÀ

6-7 maggio

WEC

2° round a Spa

www.fiawec.com

TCR

3° round a Spa

www.tcr-series.com

FORMULA V8 3.5

2° round a Spa

www.worldseriesv8.com

DTM

1° round a Hockenheim

www.dtm.com

SUPER GT

2° round at Fuji

www.supergt.net

BLANCPAIN SPRINT

2° round a Brands Hatch

www.blancpain-gt-series.com

IMSA

4° round at Austin

www.imsa.com

NASCAR

Sprint Cup a Talladega

www.nasca.com

F4 ITALIA

2° round ad Adria

www.acisportitalia.it

TRICOLORE PROTOTIPI

2° round ad Adria

www.acisportitalia.it

TROFEO ABARTH

2° round ad Adria

www.trofeoabarth500.com

TCR ITALIAN SERIES

1° round ad Adria

www.acisportitalia.it

SEAT LEON CUP

1° round ad Adria

www.seatmotorsportitalia.com

V8 SUPERCARS

7° round a Perth

www.supercars.com

RALLY

5-7 maggio

RALLY DELLE CANARIE

ERC a Las Palmas

www.rallyislascanarias.com

RALLY ISOLA D'ELBA

Italiano Rally WRC

a Portoferraio

TRANSILVANIA RALLY

Ter - Napoca

www.transilvaniarally.ro

RALLY TERRA DI ARGIL

Camp. regionale - Pofi

www.rallyterradiargil.it

MITJET

Resoconto della gara a pag. 70
Imola (Bo), 29-30 aprile 2017

Pilota B - Gara-1: 1. Malvestiti

11 giri in 22'49"255, alla media di 141.972 km/h; 2. Benedetti a 0"242; 3. Giudice a 8"646; 4. Faraonio a 10"835; 5. Gonzales a 12"932; 6. Castagnoli a 18"253; 7. Fattori a 20"984; 8. De Luca a 22"031; 9. L. Gioia a 23"952; 10. Gnemmi a 24"438; 11. Riva a 41"416; 12. Cassarà a 41"494; 13. Nervi a 46"599; 14. Belmonte a 46"690; 15. Paparuso a 59"784; 16. Ongaretto a 1'53"966; 17. Stranieri a 2 giri.

Giro più veloce: il 10° di Benedetti in 2'03"121, alla media di 143.537 km/h.

Gara-2: 1. L. Gioia 8 giri in 19'58"259, alla media di 117.987 km/h; 2. Castagnoli a 0"791; 3. Giudice a 1"063; 4. Riva a 1"817; 5. De Luca a 2"379; 6. Cassarà a 2"936; 7. Nervi a 3"737; 8. Paparuso a 4"455; 9. Belmonte a 5"183; 10. Benedetti a 23"886; 11. Stranieri a 1 giro; 12. Ongaretto a 2 giri; 13. Gonzales a 2 giri; 14. Gnemmi a 2 giri; 15. Fattori a 3 giri.

Giro più veloce: il 6° di Benedetti in 2'05"197, alla media di 141.157 km/h.

Pilota A - Gara-1: 1. Marcucci 11 giri in 22'41"321, alla media di 142.800 km/h; 2. Ceresoli a 6"735; 3. Di Benedetto a 7"605; 4. Di Luca a 7"896; 5. Termine a 17"521; 6. Marchetti a 17"745; 7. Bensi a 19"271; 8. Romagnoli a 22"574; 9. L. Gioia a 32"195; 10. Arrigosi a 32"914; 11. Giudice a

32"919; 12. Pizzola a 34"009; 13. Michele Malucelli a 37"000; 14. Fattori a 37"471; 15. Di Cori a 37"616; 16. Nervi a 1'10"056; 17. Gonnella a 1 giro.

Giro più veloce: il 10° di Termine in 2'02"037, alla media di 144.812 km/h.

Gara-2: 1. Marcucci 10 giri in 20'41"280, alla media di 142.372 km/h; 2. Di Benedetto a 7"771; 3. Ceresoli a 15"776; 4. L. Gioia a 16"284; 5. Bensi a 17"933; 6. Giudice a 18"053; 7. Gonnella a 33"610; 8. Romagnoli a 36"248; 9. Fattori a 36"537; 10. Di Cori a 41"514; 11. Termine a 42"794; 12. Malucelli a 1'06"802; 13. Pizzola a 3 giri.

Giro più veloce: il 5° di Termine in 2'03"102, alla media di 143.559 km/h.

PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 71
Imola (Bo), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Bellarosa (Wolf Gb08 F1-Peugeot) 15 giri in 27'45"608, alla media di 159.153 km/h (1. E2SC); 2. Jacoboni (Osella Pa21 Evo-Honda) a 4"139 (1. CnA2); 3. Turatello (Osella Pa21S-Honda) a 8"720; 4. Zanardini (Wolf Gb08-Peugeot) a 19"132 (1. Cnt); 5. Patricola (Radical Sr4-Suzuki) a 27"190 (1. Radical 1.6); 6. Randaiccio (Norma M20F-Honda) a 28"791; 7. Oliva (Radical Sr4-Suzuki) a 49"324; 8. Stentella (Wolf Gb08-Honda) a 1'35"104; 9. Belotti (Wolf Gb08-Peugeot) a 1 giro; 10. Milli (Wolf Gb08-Honda) a 1 giro; 11. Fassitelli (Radical Sr8-Suzuki) a 4 giri.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



IN PISTA GIÀ A 4 ANNI!!!

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI ha messo in piedi un programma per permettere ai più piccoli, di poter scendere in pista, già all'età di 4 anni, in totale sicurezza e con la possibilità, di poter avere, già da subito, le giuste nozioni, tecniche e comportamentali. Lezioni teoriche, lezioni al simulatore e lezioni in pista, costituiscono il giusto percorso da affrontare, per ambire a diventare, nel più breve tempo possibile, degli ottimi piloti. Proprio come hanno fatto i quattro portacolori della Sn3, Enzo Orifici, Simone Ragusa, Christian Irrera e Gabriele Bannò, che in pochissimo tempo, sono riusciti a diventare degli ottimi driver, e stanno "studiando" per essere i "Campioni del domani". Per info: selezione nazionale@alice.it



Giro più veloce: il 12° di Jacoboni in 1'42"942, alla media di 171,673 km/h.

Gara-2: 1. Bellarosa (Wolf Gb08 F1-Peugeot) 16 giri in 27'30"693, alla media di 171,297 km/h (1. E2SC); 2. Jacoboni (Osella Pa21 Evo-Honda) a 0"340 (1. CnA2); 3. Margelli (Norma M20F-Honda) a 18"364; 4. Zanardini (Wolf Gb08-Peugeot) a 39"474; 5. Randaccio (Norma M20F-Honda) a 40"337; 6. Patricola (Radical Sr4-Suzuki) a 46"301 (1. Radical 1.6); 7. Turatello (Osella Pa21S-Honda) a 1'09"849; 8. Oliva (Radical Sr4-Suzuki) a 1'21"975; 9. Petrillo (Radical Sr4-Suzuki) a 1 giro; 10. Belotti (Wolf Gb08-Peugeot) a 1 giro; 11. Milli (Wolf Gb08-Honda) a 1 giro; 12. Stentella (Wolf Gb08-Honda) a 4 giri.

Giro più veloce: il 13° di Bellarosa in 1'41"382, alla media di 174,315 km/h.

Il campionato - CnA: 1. Jacoboni 40 punti; 2. Randaccio 24; 3. Turatello 23; 4. Margelli 15; 5. Milli 14. **E2SC:** 1. Bellarosa 40 punti; 2. Belotti 30; 3. Fassitelli 12. **Radical Trophy:** 1. Patricola 40 punti; 2. Oliva 30; 3. Petrillo 12.

CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 72
Imola (Bo), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Pera 15 giri in 29'51"511, alla media di 147,968 km/h; 2. Rovera 0"589; 3. D. Cazzaniga a 4"162; 4. J. Giaccon a 7"591; 5. Fulgenzi a 7"729; 6. Zanini a 12"383 (1. Michelin Cup); 7. Jacoma a 12"978; 8. Pellegrinelli a 15"914; 9. Mercatali a 20"062; 10. Koller a 20"598; 11. L. Curti a 27"949; 12. C. Curti a 31"699; 13. Linossi a 35"065; 14. Reggiani a 36"628; 15. De Giacomini a 45"584; 16. "Walter Ben" a 58"863.

Giro più veloce: il 13° di Rovera in 1'44"882, alla media di 168,498 km/h.

Gara-2: 1. Fulgenzi 17 giri in 30'07"078, alla media di 166,252 km/h; 2. D. Cazzaniga a 3"030; 3. Pera a 18"852; 4. Pellegrinelli a 24"450; 5. Jacoma a 24"919 (1. Michelin Cup); 6. Mercatali a 39"503; 7. De Giacomini a 39"752; 8. Koller a 43"211; 9. C. Curti a 52"935; 10. Zanini a 57"194; 11. Quaresmini a 58"087; 12. Rovera a 1'23"870; 13. "Walter Ben" a 1'36"522; 14. Reggiani a 1'38"369; 15. Linossi a 1 giro; 16. L. Curti a 3 giri.

Giro più veloce: il 5° di Rovera in 1'45"349, alla media di 167,751 km/h.

MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 74
Imola (Bo), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Calcegni 13 giri in 27'38"612, alla media di 138,514 km/h (1. Pro); 2. Caffi a 1"680; 3. Nember a 11"622; 4. Zarpellon a 12"666; 5. Alcidi a 12"717; 6. Risitano a 15"085; 7. Zanin a 17"281; 8. Gori a 32"978; 9. Somaschini a 41"430; 10. Giorgi a 1'03"291 (1. Lite); 11. Paolo Necchi a 1'06"674; 12. Pindari a 1 giro; 13. Cioffi a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Calcegni in 1'59"953, alla media di 147,328 km/h.

Gara-2: 1. F. Zanin 12 giri in 27'56"563, alla media di 126,490 km/h; 2. Caffi a 3"731; 3. Nember a 4"278; 4. Zarpellon a 4"737; 5. M. Zanin a 5"746; 6. Alcidi a 21"678; 7. Somaschini a 22"060; 8. Giorgi a 39"110; 9. Neri a 41"583; 10. Paolo Necchi a 45"889; 11. Nigro a 46"033; 12. Caffi a 55"513; 13. Suerzi Stefanin a 1'01"486; 14. Iaquinata a 4

giri.

Giro più veloce: il 6° di Iaquinata in 2'00"011, alla media di 147,257 km/h.

F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 74
Imola (Bo), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Ponzio (Dallara F308-Vw) 11 giri in 21'23"745, alla media di 51,429 km/h; 2. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 2"207; 3. Regensperger (Dallara F305-Opel) a 2"873; 4. Zeller (Dallara F308-Vw) a 4"617; 5. Bracalente (Dallara F312-Volkswagen) a 5"329; 6. Brajnik (Dallara F310-Vw) a 6"063; 7. Cola (Dallara F312-Mercedes) a 7"967; 8. Zanasi (Dallara F312-Mercedes) a 9"515; 9. Bohlen (Dallara F308-Opel) a 10"441; 10. Papaleo (Dallara F308-Fiat) a 12"254; 11. Germann (Dallara F308-Opel) a 13"602; 12. Tobler (Dallara F308-Mercedes) a 16"637; 13. Pellegrino (Dallara F308-Vw) a 19"587; 14. Rasero (Dallara F308-Fiat) a 20"404; 15. Vagaggini (Dallara F308-Fiat) a 21"902; 16. Drechsler (Dallara F305-Opel) a 22"742; 17. Buckley (Dallara F308-Toyota) a 44"959; 18. Iannaccone (Dallara F308-Toyota) a 1 giro; 19. Santos (Formula Bmw) a 1 giro; 20. Santone (Dallara F308-Toyota) a 2 giri; 21. Milani (Dallara F308-Fiat) a 4 giri; 22. Perego (Dallara F308-Fiat) a 4 giri.

Giro più veloce: il 7° di Ponzio in 1'41"037, alla media di 174,910 km/h.

Gara-2: 1. Ponzio (Dallara F308-Vw) 14 giri in 27'02"204, alla media di 152,517 km/h; 2. Bracalente (Dallara F312-Vw) a 2"268; 3. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 5"625; 4. Zeller (Dallara F308-Vw) a 7"433; 5. Regensperger (Dallara F305-Opel) a 7"794; 6. Bohlen (Dallara F308-Opel) a 16"059; 7. Cimarelli (Dallara F308-Fiat) a 18"303; 8. Tobler (Dallara F308-Mercedes) a 28"674; 9. Rasero (Dallara F308-Fiat) a 32"245; 10. Vagaggini (Dallara F308-Fiat) a 44"528; 11. Cola (Dallara F312-Mercedes) a 52"448; 12. Buckley (Dallara F308-Toyota) a 1'42"952; 13. Papaleo (Dallara F308-Fiat) a 1 giro; 14. Santone (Dallara F308-Toyota) a 1 giro; 15. Iannaccone (Dallara F308-Toyota) a 2 giri; 16. Drechsler (Dallara F305-Opel) a 2 giri; 17. Santos (Formula Bmw) a 2 giri.

Giro più veloce: il 10° di Ponzio in 1'41"037, alla media di 174,910 km/h.

LOTUS CUP

Resoconto della gara a pag. 75
Franciacorta (xx), 29-30 aprile 2017

Gara-1: 1. Nespoli 20 giri in 25'40"599, alla media di 17,649 km/h; 2. Pasotti a 3"947; 3. Giubergia a 47"855; 4. Flaccadori a 50"449; 5. Zerbi a 1'07"611; 6. Utzieri a 1'21"357; 7. Giuliani a 1 giro; 8. Sauto a 3 giri; 9. Rezzonico a 5 giri.

Giro più veloce: il 4° di Nespoli in 1'16"066, alla media di 119,218 km/h.

Gara-2: 1. Nespoli 20 giri in 25'40"493, alla media di 117,734 km/h; 2. Pasotti a 0"705; 3. Giubergia a 31"486; 4. Flaccadori a 1'04"838; 5. Utzieri a 1'20"484; 6. Zerbi a 1 giro; 7. Giuliani a 2 giri; 8. Rezzonico a 3 giri.

Giro più veloce: il 4° di Nespoli in 1'16"693, alla media di 118,243 km/h.

Per assoluta mancanza di spazio le classifiche complete mancanti saranno pubblicate sul prossimo numero.

RIVISTE

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

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrarri, 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.

VIDEO

VENDO RACCOLTA di circa 350 VHS di tutti i Gran Premi di Formula 1 (compresi prove e pre-gara) disputati dal 1984 al 2006. Vendo anche pezzi singoli. Tel. 320-1124106.

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

AUTO SPRINT

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic: BPPITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 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

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

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

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

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

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

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





SUTTON-IMAGES.COM

Alonso andrà a Indy e Button lo sostituirà alla McLaren a Montecarlo

CON ALONSO A INDY JENSON CORRERÀ A MONTECARLO E...

Torna Button grazie a Nando

L'annuncio clamoroso di Fernando Alonso deciso a debuttare nella 500 Miglia di Indianapolis e ad attaccare il primato di Graham Hill nella leggendaria Triple Crown mi hanno fatto particolarmente piacere, ma per un motivo che non ha niente a che vedere col pilota spagnolo. Infatti la conseguente rinuncia dell'alfiere della McLaren a correre nel prossimo Gp di Montecarlo ha liberato un posto in seno al suo team. E stavolta a sostituirlo sarà

Jenson Button, vero gentleman delle corse che così avrà la chance, forse solo questa, di tornare dal suo semiriposo per disputare il Gp del Principato. Ecco, questa è per me è la vera notizia e migliore non avrebbe potuto essere, perché a mio avviso Jenson oltre che un ottimo pilota e un meritatissimo campione del mondo 2009 resta anche uno dei più tattici e intelligenti tra i conduttori della F1 moderna, oltre che una persona pulita e dal sorriso sincero. Quindi solo a pensare che

l'annuncio quanto inconsueto "addio sabbatico" in vigore dallo scorso Gp di Abu Dhabi che ha concluso la stagione 2016 sia stato interrotto, mi mette di buon umore e m'autorizza a iniziare il conto alla rovescia fino al weekend motoristico del Gp di Montecarlo, che, con la Indy 500 concomitante, sarà senza dubbio il più intenso e stuzzicante dell'intera stagione motoristica 2017.

Marco Incontri, Firenze

Sapere che Jenson Button a Monaco F1 tornerà a essere della partita, anche se una tantum, ha suscitato approvazione perché il pilota di Frome ha lasciato dietro di sé una bellissima impressione, dopo diciassette stagioni consecutive nel Circus iridato. E, anche se da Abu Dhabi non ha più partecipato ai test della McLaren, per Montecarlo sarà sicuramente abbastanza in forma da poter ben figurare. Primo, perché è provetto praticante di triathlon, secondo perché a Montecarlo ha sempre fatto bene e terzo poiché la McLaren, che notoriamente soffre di scarsa potenza rispetto alle rivali, sul tracciato toboga del Principato si ritrova a essere meno penalizzata che altrove. Così questo "one shot" presenta tutte le caratteristiche per potersi rivelare un'interessante chance e produrre una bella prestazione, anche al di là dei problemi e della crisi del team.

L'INIZIO DELLA SERIE A SILVERSTONE HA PRESENTATO MOLTI E STIMOLANTI MOTIVI D'INTERESSE

Un Wec ben ricco di spunti

Nel Wec i valori in campo sono ancora da decifrare, dopo la prima gara a Silverstone. La Porsche correva in configurazione low-downforce tipo "Le Mans", la Toyota aveva invece la versione high-downforce, più indicata per Silverstone (e per le altre gare da 1000 km in calendario). Questo ha influenzato pesantemente i valori in campo. In compenso Toyota, pur essendo più veloce, ha pagato un po' in termini di condotta di gara (vedere l'erroraccio di Lopez) e qualche piccolo problemino di affidabilità. Ottima la rimonta di Buemi, favorito comunque da pneumatici e aerodinamica, su un combattivo Hartley. Nelle prossime gare dovremmo capire qualcosa in più, ma penso che per la 24 Ore di Le Mans i valori saranno piuttosto equilibrati, con Toyota che schiererà ben tre auto, a fronte di due sole Porsche (ma con due successi all'attivo nelle ultime due edizioni...). Mi meraviglio della scelta della Porsche di impiegare una veste

aerodinamica del genere su un circuito come Silverstone, dove il carico extra avrebbe fatto la differenza. Potrebbe anche darsi che la Porsche abbia deciso di puntare tutta la stagione sulla 24 Ore di Le Mans, sacrificando le gare iniziali per collaudare il nuovo aero-kit. Considerando che a Le Mans i punti in ottica campionato valgono il doppio, si potrebbe rifare con gli interessi, in caso di vittoria, o, quantomeno, limitare i danni. Sarà un bel campionato, comunque. In Gte Pro la Ferrari ha pagato il BoP (ancora configurato come nel finale della stagione 2016) ed alcuni errori di condotta. Ford ha vinto grazie ad un ottimo Derani (e anche ad un BoP un po' più favorevole). A Le Mans sarà la favorita, dal momento che schiererà quattro vetture. Mi chiedo quando vedremo, finalmente, la GT40 in listino... Comunque sarà un campionato tirato fino alla fine.

LeBaronSamedi

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

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

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

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria_as@autosprint.it
051.62.27.111

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F1: **Ercolo Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images, Bettioli, Getty Images, Oliver**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO SPRI NT** **INMOTO**

AM **GUERRA SPORING** **Cotto e mangiato**
blazzerie **SPORT STYLE**



**CHI SI ESTRANEA DALLA LOTTA...
LA SEGUE SU FIGHT NETWORK ITALIA**

IL VERO FIGHT LO VEDI SOLO DA NOI.

Fight Network Italia, il primo canale completamente dedicato agli sport da combattimento.

Seguici su www.fightnetworkitalia.it  facebook.com/fightnetworkitalia

**SKY | FIGHT
804 | NETWORK
ITALIA**

WATCH. JOIN. LIVE.