

MONDIALE RALLY IN AUSTRALIA L'ULTIMA FIRMA È DI NEUVILLE, OGIER RESTA FORD

ALF 6,00 € - BE 6,00 €
MC, CÔTE D'AZUR 5,80 € - FFE 6,00 €
CH 6,70 CHF - CH 8,00 CHF - USA 9,95 \$

AUTO SPRI NT

n. 47



MORTARA RE DI MACAO

Anno LVI Settimanale 21/27 novembre 2017
3 Euro (Italy only)

Fenomenale Edoardo che ancora una volta fa saltare il banco in Gt



La storia dei Gp di F.1 da collezionare



SOLO BELLE STORIE

ECCELLENZE ITALIANE

A Varano cadono i veli della prima Dallara Stradale: si avvera il sogno dello straordinario Ingegnere parmense. In Bahrain Pier Guidi e Calado sono campioni del mondo con la Ferrari 488 GTE



بابكو
HOURS OF Bapco
6 HOURS OF BAHRAIN
6-10 NOVEMBER 2017

An event by



WWW.MOTORSHOW.IT

FOVE

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

MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



PASSIONE A 360 GRADI

ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!



AS e F.E pronti all'ElettroShow

La prossima settimana Autosprint si farà in tre. Il vostro settimanale da corsa arriverà in edicola proponendovi oltre alla normale rivista anche 84 pagine di speciale sulla stagione di Formula Uno che chiude i battenti ad Abu Dhabi e altre 64 pagine sul via della stagione di Formula E che scatta ad Hong Kong il 2 dicembre. Lo dichiariamo in anticipo: puntiamo molto su questa nuova frontiera dell'automobilismo da corsa. Una precisa scelta editoriale che affonda le basi su un campionato in netta parabola ascendente capace di fare da richiamo per tante Case Costruttrici, con gare che vanno in scena nel cuore delle Grandi Capitali e con un futuro che potrebbe riservare davvero tante sorprese. Così Autosprint sceglie l'ElettroShow e riserverà alla Formula E lo spazio che senza dubbio merita in un momento in cui la Formula Uno va in letargo mentre la serie elettrica accende la scintilla.

Intanto, su questo numero si celebrano diverse eccellenze italiane. Storie bellissime. Come quella dell'ingegner Giampaolo Dallara che ha coronato il sogno di una vita e per il suo 81esimo compleanno s'è regalato la prima vettura stradale a quarantacinque anni dalla nascita del-

la sua azienda a Varano, divenuta centro del mondo quando si parla di corse. Autosprint era lì in quei momenti e vi racconta aneddoti e retroscena per quello che è un vero e proprio evento. Un appuntamento con la storia.

E mentre a Varano de Melegari lo straordinario ingegnere parmense sfrecciava sulla provinciale per il primo giro al volante della Dallara Stradale, in Bahrain si coronavano altri sogni. Quello di Alessandro Pier Guidi e della Ferrari già iridata tra i Costruttori GT. A Sakhir il pilota di Tortona, assieme a James Calado, si è laureato campione del mondo al debutto con quella squadra che giungendo in parata nell'ultimo round del Wec ha portato a casa anche la vittoria tra i team.

Una gran collezione di trofei da portare a Maranello. Per proseguire poi con la striscia di vittorie all'italiana è arrivata anche un'altra straordinaria impresa di Edoardo Mortara a Macao. L'italiano di Ginevra è un vero e proprio dominatore sul circuito cittadino dell'ex-Protettorato portoghese, dove tra F.3 e Gt ha vinto in totale sette volte. E adesso anche lui, come Autosprint, si prepara a tuffarsi nell'avventura della Formula E. ●

FORMULA UNO

- 10 VERSO GP ABU DHABI PERDA IL MIGLIORE
- 14 VERSO GP ABU DHABI KUBICA TEST
- 16 VERSO GP ABU DHABI PIATTO RICCHISSIMO
- 18 VERSO GP ABU DHABI BOTTAS RISERVA ORO
- 22 VERSO GP ABU DHABI NORRIS FORZA NUOVA
- 26 VERSO GP ABU DHABI PIRELLI 6 STRATI
- 34 VERSO GP ABU DHABI ALONSO DA WEC

VELOCITÀ

- 36 WEC FERRARI FA IL PIENO
- 50 LMP1 FIRMA DALLARA
- 68 MACAO F.3 COL CUORE IN GOLA
- 71 MACAO WTCC HUFF IL SIGNORE
- 72 MACAO GT MORTARA SETTEBELLO
- 75 WSR 3.5 SERIE AL TRAMONTO
- 76 FINALI LAMBO AGOSTINI SCATENATO
- 78 TCR VERNAY CAMPIONE

STORIE

- 44 SPECIALE DALLARA STRADALE

RALLY

- 52 WRC AUSTRALIA A NEUVILLE
- 60 INTERVISTA GRANDI GIRI DI RÖHRL
- 66 INTERVISTA POLLARA BECCA TUTTI

RUBRICHE

- 4 IL FLOBERT
- 8 LE TELEVISIONI
- 27 BASTIAN CONTRARIO
- 28 CUORE DA CORSA
- 80 LE CLASSIFICHE

domenicaserre





PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI,
IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA
FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE,
ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI



di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

GETTY IMAGES



Brasile

Il bello e il brutto

OGNI ANNO IL GP DI INTERLAGOS OFFRE INNUMEREVOLI CHIAVI DI LETTURA
ALL'INTERNO DI UN PAESE DOVE CONVIVONO DAVVERO TANTI CONTRASTI

GETTY IMAGES



SVENTOLE NEL PADDOCK

Lo scenario di Interlagos, dove Sebastian Vettel ha riportato alla vittoria la Ferrari SF70H, è popolato da tanti contrasti ma non mancano mai le bellezze nel paddock anche se quest'anno vestite in maniera monastica. Sotto, il sempre pungente Jacques Villeneuve



LA PRESSE

Bellezze

Verde, oro, bianco, giallo. Questi i colori che fasciavano le bellezze dei box in Brasile. Sono lontani i tempi in cui arrivava all'improvviso Naomi Campbell, invitata da Ecclestone, per gettare lo scompiglio nello struscio corsaiolo che alle vip brasiliane piace tanto. Stavolta solo "palettine" di notevole livello, ma con una scelta sartoriale un pochino monastica. Sempre meglio di quando al posto delle box-girls, si presentarono dei bei ragazzi di San Paolo che accompagnarono i piloti sulla griglia. Il motivo? I boys pubblicizzavano una nuova industria di caffè, di proprietà di Ecclestone e della moglie...

Insultato

Jacques Villeneuve non è andato troppo per il sottile, commentando le manovre, e le parole, di Kevin Magnussen sul parapiglia al primo giro del Gp del Brasile: «È uno stronzo», ha detto al microfono di Sky, lasciando parecchio allibiti (non certo scandalizzati, si sente ben altro in giro...) gli ascoltatori italiani. È il suo modo di esprimersi, anche se Magnussen dice che dei pareri altrui non gliene importa nulla. -----▶



Palpate

Sembra diventata una moda, da parte di alcune aspiranti dive del cinema, quella di accusare qualcuno per una palpata o una proposta, creando una terribile confusione con le donne che invece hanno subito una violenza vera, che è ben altra cosa. In Formula Uno, vige il contrario perché il corteggiamento avviene tra uomini, con offerta di denaro per poter guidare una macchina. I casi non si contano. Dunque, per qualche verso, si potrebbe parlare di prostituzione ambientale, con il denaro al centro della scena? Diteci voi.

Delazione

In compenso una bella signora, da anni presente nei Grand Prix, commentando le crescenti denunce di molestie subite da molte donne da parte di uomini più o meno potenti, si è lasciata sfuggire un commento inquietante: «Beh, qualcosa di spiacevole è accaduto anche a me e non solo a me, in questo ambiente. L'uomo in questione è molto conosciuto e viene trattato, proprio da voi giornalisti, con i guanti. Anche se è uno sporaccione». Di chi si tratta? Niente, mutismo a oltranza.

Proposta

Poiché l'ultima gara dell'anno, quando i titoli mondiali sono già assegnati, non interessa più a nessuno, noi di Flobert ce ne usciamo con una proposta: sorvegliare gli abbinamenti tra piloti e macchine. Ve l'immaginate un Ocon sulla Ferrari o un Vettel sulla Force India? O, anche, come sarebbe bello vedere Hamilton magari su una Haas? Gli uomini di Liberty Media, che sembrano a caccia di idee, ci pensino.

Accusa

Lewis Hamilton lo dirà anche ad Abu Dhabi tra pochi giorni: l'idea di limitare a tre i propulsori da utilizzare, per ogni pilota, nel corso del campionato 2018, non gli piace. E non piace neppure a noi. È una idiozia: la Formula Uno non è una formula addestrativa. Lewis critica pure il fatto che, per una questione di affidabilità, i piloti non potranno sempre tirare al massimo, come piace a lui e come piace a chi guarda i Gran Premi. Ma possibile che i piloti dicano sempre la loro a cose già decise? Perché non sono intervenuti prima? Un dubbio: non contano niente, nel sistema.

Sosia

L'immagine ci è apparsa all'improvviso, scatenando un ricordo forte e malinconico. Esteban Ocon, visto da dietro o di tre quarti ricorda moltissimo il nostro caro, indimenticabile amico Pepi Cereda, giornalista appassionatissimo di Mediaset, scomparso molti anni fa. È una questione di postura, di forma delle spalle in relazione al collo e al corpo. Molto, molto somigliante. Ciao Pepi.

Interrogativo

Pare che un imprenditore milanese piuttosto facoltoso sia stato contattato da Claudio Berro, ex Peugeot, Ferrari, Maserati, Lotus, eccetera eccetera, per entrare a far parte di un nuovo progetto destinazione Formula Uno. Non conosciamo i particolari e non riusciamo ad avere dritte che confermino la cosa. Caro Berro, può dirci qualcosa? A beneficio dei lettori di Autosprint, sia chiaro.

Hondeggiando

Ora che la McLaren si è accordata con la Renault per il futuro, la Honda sembra aver finalmente avviato un percorso che la porterà alla competitività. La bella gara di Alonso a Interlagos, con speranza di replica ad Abu Dhabi, ne è stata la prova. E sta a vedere che, alla fine, il grande affare lo farà la Toro Rosso. Che, per chi non lo sapesse, non è una piccola officina della periferia di Faenza, ma un grande complesso tecnologico di circa 4-500 persone che è un orgoglio della Romagna, anche se per qualche strano motivo la Red Bull (proprietaria di tutto) non vuol farlo sapere. Lodevole il fatto che la Toro Rosso faccia crescere i campioni di domani, peccato solo che con un pilota di esperienza e un minimo di stabilità i risultati potrebbero essere molto migliori.

Abitudini

Curiosamente, quando il circo fa tappa in Brasile, diventa difficile da sempre cenare in compagnia di alcuni amici o colleghi. Improvvisamente, proprio lì,

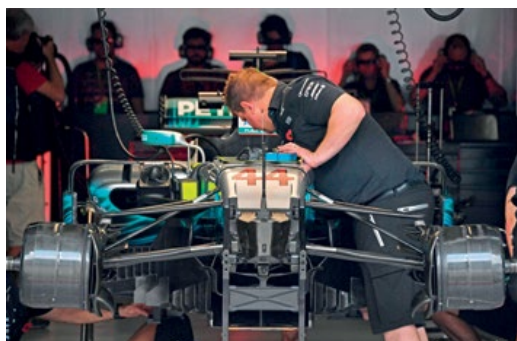


LA PRESSE

Ecco alcune scene del penultimo round del Mondiale F1 in un Gp del Brasile dove non sono mancate le sorprese. Sopra Ocon, sotto Stroll a ruote bloccate e in basso a destra, Flavio Briatore sempre all'attacco in fatto di punzecchiature



COLOMBO



GETTY IMAGES



LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM



saltano fuori malesseri, emicranie e disturbi vari che annullano appuntamenti consueti, tutti al maschile. Basta stazionare nei pressi degli ingressi degli hotel per comprendere che questi malanni brasiliani si dissolvono a tempo di record. Lo si intuisce scorgendo chi si era dato malato, uscire di gran carriera poco dopo. Per andare dove? Mah, a giocare a bocce, probabilmente.

Litigiosità

C'è un alto tasso di litigiosità in questa Formula Uno in cui l'età media si sta abbassando. I giovani sono aggressivi, parapigliano tra loro, non fanno minimamente gruppo. Non parliamo di Verstappen, che è un caso a sé, ma anche di Grosjean che se la prende con Ocon, di Ocon che litiga con Perez, di Ericsson che non va d'accordo con Wehrlein e via dicendo. Tutti contro tutti, con l'ipocrisia del sorriso appena si accende la luce rossa di una telecamera.

Finiamola

La serie di aggressioni perpetrate nei giorni del Gp del Brasile ai danni del personale dei team che a fine pomeriggio o in serata lasciava la pista, è stata una cosa scandalosa e bene ha fatto la Pirelli ad annullare i test con la McLaren, nei giorni successivi alla gara. Non si può andare avanti così, è da anni che Interlagos vive questa piaga che ferisce un Paese meraviglioso con gente altrettanto meravigliosa. La povertà diffusa, cui viene sbattuta in faccia una ricchezza sfacciata, non può che sfociare nella violenza. E sarebbe il caso di affrontare a livello di Fia questa piaga. O ci saranno garanzie assolute di sicurezza nel 2018 o niente F.1: qualcuno avrà il coraggio di dirlo? La Prefettura di San Paolo, una volta di più, non è stata all'altezza.

Punzecchiature

«La Ferrari, con Alonso, avrebbe conquistato il Mondiale Costruttori»: lo ha dichiarato Flavio Briatore insinuando un dubbio sul valore assoluto della coppia di Maranello. Ovvio che Flavio promuova il suo pilota. Ma siete d'accordo? Fatecelo sapere, scrivetece, tanto per capire meglio come la pensate su certe cose.

Misteri

L'Aston Martin riesce a far parlare molto di sé aggrappandosi alla Formula Uno. Intendiamoci: la marca inglese è sponsor della Red Bull e non crediamo che vada molto oltre. Però è bravissima nel far pensare che un giorno potrebbe entrare come motorista di qualcuno. Tanti abboccano, senza sapere che Aston Martin non ha neppure lontanamente la dimensione per fare una cosa del genere. Ma nel vuoto di approfondimento e cultura che permea l'ambiente, va tutto bene. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

La parola tabù o tapu, secondo le origini polinesiane, sta a significare qualcosa di sacro e inviolabile che deve essere abbondato e neanche pronunciato. Frasi come “vince in Australia”, “prima fila tutta rossa”, “doppietta Ferrari”, “principe di Monaco”, “leader del mondiale”, “5 pole position”, “5 vittorie” o ancora “gran premio del Brasile” erano tutti tabù praticamente abbandonati e che a solo pensarli, durante l’inverno e dopo un 2016 senza neanche un successo, non ti veniva neanche da prenderli in considerazione.

Prima che le macchine scendessero in pista, ai primi test di Barcellona, non c'erano certezze, ma soli dubbi e voci legate a una Red Bull che diventava la scuderia da battere, alla Mercedes, con il passo lungo da verificare e alla Ferrari, con il passo corto e destinata a costruire al più presto una versione B della monoposto, per rincorrere gli avversari. Non c'era spazio alla speranza di poter sfatare questi e altri tabù, alcuni rimasti tali, che si stavano o si stanno ancora perdendo nel tempo. I test invece hanno subito fatto pensare, “mah uhm ma vuoi vedere che zitti zitti”, nel senso letterale della parola, “per gli uomini in rosso pensare a certi tabù non è più così profano”?

Pronti via ed ecco la prima conferma. La Ferrari non vinceva in Australia da 10 anni, dalla prima subito vincente di Kimi Raikkonen alla guida della Rossa. E uno, anzi due in un colpo solo perché dopo 5 anni un pilota con addosso una tuta rossa tornava a essere leader del mondiale. Adesso viene da pensare però che i numeri e le statistiche siano fatte apposta per essere ribaltate. Vettel ad esempio ogni qualvolta si è trovato in testa al campionato, l'ha poi vinto, ecco non questa volta. Il quattro volte stellato ha contribuito però, grazie a un team che possiamo tranquillamente definire “sorpresa della stagione”, insieme a Force India, ma ad altri livelli, a far tonare sulla pelle e lungo la schiena dei tifosi quei brividi che solo chi li aveva già provati poteva descrivere. Adesso anche le nuove generazioni sanno cosa vuol dire passione Ferrari.

In Russia è stato riscoperto e dissacrato qualcosa che era diventato un vero e proprio tabù, ossia rivedere una prima fila tutta rossa. Non succedeva dal Gran Premio di Francia del 2008. La doppietta in gara si è fatta attendere un po' di più in stagione, ma meno nel tempo. Bisognava tornare a Germania 2010 per vedere due piloti in rosso insieme sul primo e secondo gradino del podio. Allora Alonso e Massa, non senza le polemiche per quel team radio «*Fernando is faster than you*». Quest'anno ci hanno pensato Vettel e Raikkonen, a Monaco, non, anche in questo caso, senza polemiche, seppur più velate, per una vittoria ormai nelle mani di Raikkonen, passata a Vettel con una strategia a suo favore. Chiacchiere da social, buone per gli haters, mentre la Rossa riscopriva che c'è più gusto a vivere il palco del principe da vincitori, cosa che alla Ferra-



Yas Mari il penultimo

SUTTON-IMAGES.COM

**A YAS MARINA SI ATTENDE
UN ACUTO DEI FERRARISTI**

Che tocchi a Seb Vettel, grande capitano, sopra, o al vecchio Kimi Raikkonen, poco importa: la Ferrari farà di tutto per chiudere questa positiva stagione 2017 in bellezza, cercando di vincere la gara finale di Abu Dhabi

ri non capitava addirittura da 16 anni, dall'ultima perla monegasca di sua maestà Schumacher. Così come era di Schumacher l'ultima pole in Ungheria, datata 2005. 2017 Pole di Vettel e altra doppietta Ferrari! Anche il Brasile stava diventando un incubo, terra di conquista per l'ultima volta con Massa nel 2008, nel giorno delle lacrime per un titolo mondiale durato 20” e anche in questo caso ci ha pensato Vettel!

Il 2008 come l'ultima stagione in cui la Ferrari ha fatto 5 o più pole, più fresco invece il ricordo di 5 vittorie stagionali, 2010, dovesse arrivarne un'altra, anche in questo caso per trovare un risultato



26 NOVEMBRE

**ALLE ORE 14.00
DOPPIA DIRETTA
RAI E SKY**

Circuito Yas Marina, Abu Dhabi
5554 m / 55 giri / ore 14.00

I PRIMATI

In prova: L.Hamilton (McLaren Mp4/26/Mercedes, 2011)
1'38"434, media 203,124 km/h

In gara: S.Vettel (Red Bull Rb5/
Renault, 2009) 1'40"279, media
199,387 km/h

Distanza: S.Vettel (Red Bull Rb5/
Renault, 2009) 1H34'03"414,
media 194,789 km/h

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

VENERDÌ 24 NOVEMBRE

SkySportF1 libere 1 10.00

SkySportF1 libere 2 14.00

RaiSport libere 1 10.00

RaiSport libere 2 14.00

SABATO 25 NOVEMBRE

SkySportF1 libere 3 11.00

SkySportF1 Qualifiche 14.00

RaiSport libere 3 11.00

Rai2 Qualifiche 14.00

DOMENICA 26 NOVEMBRE

SkySportF1 Gara 14.00

Rai 1 Gara 14.00

**LA F2 E LA GP3
SU SKY SPORT F1 (LIVE)**

VENERDÌ 24 NOVEMBRE

SkySportF1 Gp3 Qual. 12.00

SkySportF1 F.2 Qual. 16.00

SABATO 25 NOVEMBRE

SkySportF1 Gp3 Gara1 9.25

SkySportF1 F.2 Gara1 15.40

DOMENICA 26 NOVEMBRE

SkySportF1 Gp3 Gara2 10.00

SkySportF1 F.2 Gara2 11.20

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara
da venerdì 24
a domenica 26 novembre
su www.autosprint.it
e su twitter @autosprintLIVE
e @autosprint

na tabù

**LA ROSSA NON HA MAI
VINTO A ABU DHABI
ED È BENE FAR FINIRE
QUESTA ASTINENZA
POI, IN CHIAVE 2018,
PENSARE A FAR FINIRE
IL DIGIUNO IRIDATO**

migliore dovremmo tornare al 2008. Ma per farlo serve un'altra "impresa", vincere là dove si corre dal 2009, ma dove la Ferrari non ha mai vinto, anzi ha un bottino scarsissimo, 4 podi su 16 realizzabili, Abu Dhabi!

Certo ci sono tanti tabù ancora dispersi nelle pieghe del tempo: mai vincente in Russia e ovviamente in Azerbaijan, non lo fa in Messico dal 1990, in Austria dal 2003 e Usa dal 2006, ma per questi tre Gran Premi ci sono anche stati molti anni di non disputa. 2004 l'anno delle ultime vittorie in Canada e Giappone, 2009 in Belgio e anche ultima vittoria in rosso per Raikkonen, 2010 a Monza e 2011 in Gran

Bretagna, senza dimenticare. Quando anche questi tabù, più o meno recenti, verranno sfatati allora si che quello più grosso, quello di campione del mondo, non sarà più solo un ricordo che si sta sbiadendo. Forse anche per questo Raikkonen è stato riconfermato, per non far sembrare che di anni ne siano già passati 10, anzi ormai 11 nel 2018.

Una lunga attesa che non è una novità, nulla a che vedere con i 21 anni da Scheckter '79 a Schumacher 2000, ma di fatto quella attuale è la seconda striscia negativa più lunga a pari solo con quella da Surtees '64 a Lauda '75.

Troppo per chiamarsi Ferrari! ●

VERSO GP ABU DHABI

L'ALTRA SFIDA

di Mario Donnini



IL TRONO DA VICERÉ È L'ULTIMO NODO DA SCIogliere

Bottas e Vettel a colloquio sul podio e in lotta in pista, in occasione del recente Gp del Brasile vinto dal tedesco. Che ha tratto punti e fiducia in più per regolare il finlandese nella lotta per il 2° posto finale



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Perda il migliore

IL VICE CAMPIONE DEL MONDO È IL PRIMO DEI PERDENTI, OKAY, MA GIUNGERE SECONDO RESTA UN BUON VIATICO E SARÀ LOTTA DURA TRA VETTEL E BOTTAS

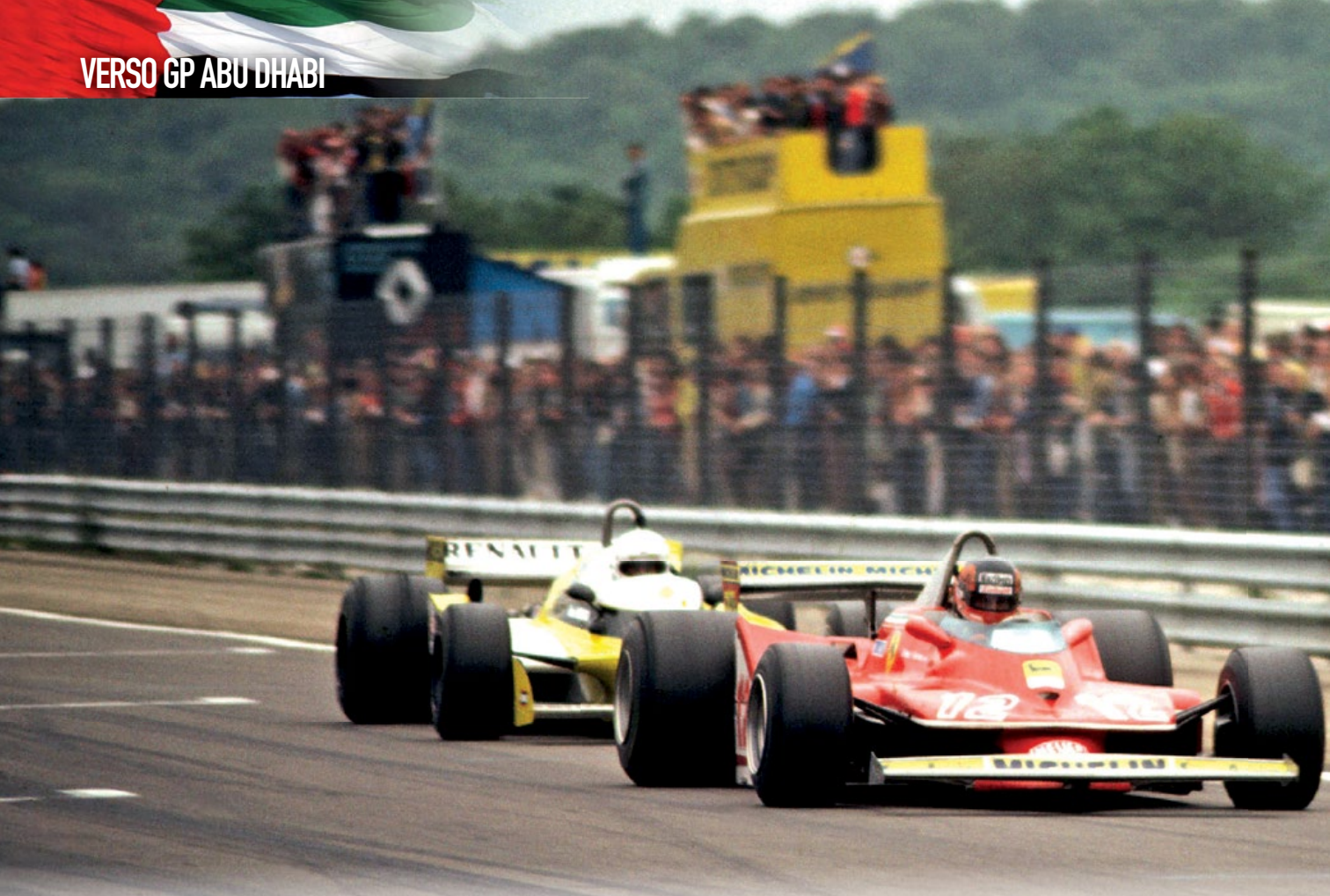
E adesso via verso Abu Dhabi e gli ultimi verdetti della stagione di F.1 2017. Il più atteso dei quali riguarda la posizione più nobile in ballo, quella di vicecampione del mondo, dopo che in Messico Lewis Hamilton aveva chiuso a suo favore, con un modesto ma sufficiente nono posto, il discorso relativo al mondiale Piloti. D'accordo, non sarà gran che, ma la seconda piazza nel mondiale per un ferrarista è pur sempre un piazzamento che in genere viene ricordato, in carriera. Certo, nel bene e nel male. Perché storicamente Fernando Alonso, per ben tre volte viceiridato al volante di una Rossa, se solo ripensa ai finaloni sconcertanti di Abu Dhabi 2010 e di Interlagos 2012 mastica amaro e accusa acidità per entrambi titoli persi d'un soffio.

In effetti tradizione vuole che il vicecampione di turno del Cavallino Rampante finisca sempre con l'averne gran rimpianto per l'occasione perduta più ancora che il vanto d'essere andato vicino al massimo allora. Pensiamo al povero Felipe Massa del 2008 o al Michael Schumacher del 2006, ma anche del 1998 e del 1997, mentre il 1999 è l'anno dei rimorsi da viceré di Eddie Irvine.

L'orgoglio di Michele Alboreto

Però, senza starli a contare tutti, certi mini-trofei da vicecampione fanno solo orgoglio, come il secondo posto del grande e incolpevole Michele Alboreto nel 1985, quando a cedere di schianto nella seconda metà della stagione è l'affidabilità della sua Ferrari a confronto con la velocissima e





inaffondabile McLaren-Tag-Porsche turbo di Alain Prost. Già, ma cosa si sta giocando, giunto a questo punto, Seb Vettel? Cioè, quanto vale in media un piazzamento da 2° arrivato nel mondiale? Tanto e poco, a seconda del contesto e del pilota di cui si parla, in realtà.

Il re dei viceré è Stirling Moss

Per esempio, quando ci si riferisce ai quattro secondi posti complessivi e consecutivi di Stirling Moss nei mondiali che vanno dal 1955 al 1958 - seguiti da tre terzi, per la verità - , con l'iride 1958 perso davvero d'un'inezia nei confronti del ferrarista Mike Hawthorn, ciò che si prova è un moto d'infinito rispetto.

Perché l'asso britannico resta a tutt'oggi il pilota più forte della storia a non aver mai vinto un titolo mondiale, presumibilmente seguito da Ronnie Peterson, vice iridato nel 1971 - alla seconda stagione e con la modesta March! -, e nel 1978, secondo postumo a seguito della tragica scomparsa per le ferite riportate nell'incidente al via del Gp d'Italia.

Quel secondo posto invocato da Ickx

Tra i plurivicecampioni, un posto molto particolare lo occupa Jacky Ickx, giunto secondo nel mondiale per due volte consecutive. Ossia alla fine della stagione 1969, da ragazzo di bottega di Jack Brabham, alla Brabham, e preceduto nel mondiale dal dominatore Jackie Stewart su Matra-Ford. E quindi di nuovo "quasi" iridato nell'intensissimo e drammatico 1970. L'anno che a Monza in prova vede il tragico incidente e la morte del candidato al mondiale

**PETERSON E VILLENEUVE
DUE FAMOSI VICERÉ**

Sopra, Villeneuve in lotta con Arnoux a Digione 1979 anno in cui fu 2° nel mondiale dietro al compagno di squadra Jody Scheckter. Ecco i due, sotto, insieme all'ingegnere Forghieri. In basso al centro, Peterson con la Lotus 79 nel tragico 1978

Jochen Rindt, dominatore assoluto da quando ha a disposizione la quasi invincibile Lotus 72. Ebbene, con il capoclassifica deceduto e tanti punti ancora a disposizione, teoricamente Jacky Ickx potrebbe cogliere la chance di diventare campione senza ormai nessun rivale diretto in lizza, ma poi qualche guaio d'affidabilità della sua Ferrari rende l'impresa non possibile e il campionissimo belga riguarda a quell'anomala annata dando un'interpretazione interessante e originalissima del suo piazzamento da vicecampione: *«Ragionando adesso, col senno di poi, passati tanti anni da quei momenti, sono l'unico vicecampione il quale ritiene che sarebbe stato terribile vincere quel titolo. Perché era*

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





Jochen Rindt e solo e esclusivamente Jochen Rindt a meritarlo - spiega Jacky -. Non certo io. Le mie chances finali derivavano unicamente dal fatto che io - fortunatamente per me - ero vivo e lui no, rapito a Monza da un incidente del quale non aveva alcuna responsabilità, essendo derivato da un'avarria meccanica della sua Lotus. Con tutto questo voglio dire che nel momento in cui capii, a fine stagione, che non avrei più avuto la possibilità di raggiungere e superare Jochen, ho infine tirato un immenso sospiro di sollievo. Sì, paradossalmente, sono stato contentissimo di non vincerlo, quel titolo. Titolo che alla fine è andato alla memoria di colui che lo meritava più di ogni altro».



MOSS È IL VICE PIÙ EMBLEMATICO

Quattro volte vicecampione del mondo di F.1: Stirling Moss, sotto, immortalato durante una rievocazione, è il pilota che più di tutti ha sfiorato ripetutamente il mondiale (dal 1955 al 1958) senza mai riuscire a ghermirlo



Grande Gilles nel 1979

Immenso rispetto pure per il 2° posto di Gilles Villeneuve con la Ferrari nel 1979, l'anno del duello di Digione contro René Arnoux, per intenderci, dietro al compagno di squadra Scheckter scortato al trionfo a Monza, in una passerella indimenticabile. Ma in questo caso ha un peso specifico enorme anche il 3° posto nel mondiale di Peter Collins nel 1956, quando, sempre a Monza, cede supersportivamente macchina e chance di titolo a Fangio, pensando che tanto avrà altre occasioni in futuro. Avvenire che si rivela invece cinico e baro, perché il britannico perderà la vita nel 1958, causa un incidente sul tracciato del Nurburgring.

Non sempre il viceré comanda

In poche parole, i criteri di valutazione non sono univoci per stabilire quanto possa pesare in assoluto un secondo posto mondiale. Generalmente non poco, anzi, ma è innegabile che certi piccoli troni da vicecampione vengano ricordati meno di altri. Per esempio Coulthard nel 2001 o Barrichello nel 2002-2004, nonché Button nel 2011. Roba che non ha lo stesso peso specifico di Niki Lauda nell'epico 1976, quando con la celeberrima rinuncia nell'uragano del Fuji a vantaggio di James Hunt dimostrò di possedere - come dissero in tanti - il coraggio d'avere paura.

La bella occasione di Abu Dhabi

Inutile tirarla lunga: anche un bel secondo posto finale è risultato tale da restare negli annali, anche se a ottenerlo è un pluricampione del mondo conclamato. Ecco quindi che il finalone di Abu Dhabi 2017 diventa appuntamento comunque importante per Sebastian Vettel, reduce da una stagione intensissima, contraddistinta da una sfida incessante e ficcante portata contro Hamilton e la Mercedes, all'interno di risultati alterni e ottenuti - e anche sfumati - correndo col cuore in gola, tanta classe e non sempre con altrettanta spietata lucidità. E adesso, dopo la bella rivincita tutta d'orgoglio ottenuta in occasione del recente Gran Premio del Brasile, è il momento di sfoderare l'ennesimo supplemento di coerenza, dando il massimo anche nella gara degli Emirati Arabi. Dove stavolta il vero avversario di riferimento non sarà tanto il solito Hamilton, quanto il terzo classificato nella graduatoria generale, Valtteri Bottas.

Diciotto importanti punti di vantaggio

A oggi il finlandese risulta staccato di ben 18 punti, quindi a Vettel basterebbe un modesto sesto posto finale - anche in caso di trionfo in gara del rivale -, per acquisire la certezza del secondo posto finale nei confronti del contender Mercedes.

In poche parole, la sfida non ha nulla per rivelarsi tirata né tantomeno spettacolare. Più che altro, comunque vada, per il capitano della Ferrari si tratta di portare a termine l'ultima corsa senza accusare soverchi problemi e evitando sfortune laterali. Fatto questo e vista la bandiera a scacchi, il gioco dovrebbe essere fatto.

In bocca al lupo e, in questo caso, visto che è un secondo posto finale di cui si parla, perda il migliore. ●

Kubica ultima chiamata

IL POLACCO SI GIOCA IL POSTO IN WILLIAMS NEI TEST DOPO IL GP CONTRO KVYAT, DI RESTA, WEHRLEIN. ECCO CON QUALI CHANCE

Il percorso è uguale a quello compiuto con Renault. La speranza è che l'esito sia diverso. Robert Kubica martedì 28, subito dopo il Gp di Abu Dhabi che conclude il Mondiale F.1 2017, salirà sulla Williams Fw40 utilizzata quest'anno da Felipe Massa e Lance Stroll per una giornata intera di test. Occasione ghiotta: in quella che è una due giorni di prove collettive organizzata dalla Pirelli saranno impegnati tutti i team. Kubica aveva guidato la Williams del 2014 in test privati sulle piste di Silverstone e Budapest, in quest'ultima occasione avendo come paragone Paul di Resta, tester del team britannico che si è ritrovato a tornare a disputare un Gp di F.1, in Ungheria a fine luglio, per sostituire l'indisposto Massa. Non si è saputo molto di quei test, anche se oltre ai comunicati Williams - nei quali si esprimeva grande ottimismo - qualcosa era trapelato e risultava che il polacco fosse stato più veloce dello scozzese. Tutto era partito, grazie a Renault, il 6 giugno con il test a Valencia, seguito da quello a Le Castellet, con la vettura del 2012. Poi il passo in avanti nelle prove di Budapest di inizio agosto con la Rs17. Alla fine poi, il Costruttore francese ha come noto preferito puntare su un giovane in ascesa come Carlos Sainz. Kubica non s'è arreso, più che convinto di poter tornare a dir la sua in F.1. E, considerando quanto è critico con se stesso, è giusto ritenere che Robert sia veramente in grado di esprimersi su buoni livelli nel contesto di un Gp. Da qui la nuova partenza, per non far crollare il sogno di riprendere il discorso spezzato nel lontano 6 febbraio 2011 col drammatico incidente nel Rally di Andora in Liguria. Se il discorso Renault era stato messo in piedi dal manager italiano Alessandro Alunni Bravi, da qualche settimana Kubica è gestito come risaputo da Nico Rosberg. E l'ex-campione del mondo ha subito dirottato il



FORZA ROBERT

Due immagini dei test di Robert Kubica con la Williams. La squadra di Sir Frank lo mette alla prova ancora una volta, ad Abu Dhabi, ed è quella decisiva...

polacco verso la Williams, team nel quale ha debuttato in F.1 nel 2006 rimanendovi fino al 2009. L'interesse non è mancato e si è arrivati ad organizzare i test di cui sopra. Come andrà a finire adesso? L'aver chiamato Kubica per la giornata di test ad Abu Dhabi è già un grande passo in avanti perché quelli di Yas Marina sono l'ultima chance di portare in pista un pilota da verificare in vista del 2018. Inoltre, è vero che non si conosce ancora il nome di chi guiderà la Fw40 il secondo giorno (si parla di Daniil Kvyat) ma questa convocazione è comunque un attestato di fiducia non indifferente. Come già riportato su Auto-

sprint, Kubica si gioca il sedile 2018 della Williams con Daniil Kvyat, Pascal Wehrlein e Paul di Resta. Per quanto riguarda Wehrlein, pilota spinto dalla Mercedes, le ultime voci lasciano intendere che il suo futuro prossimo non sarà tuttavia in F.1 ma nuovamente nel Dtm (categoria da lui vinta nel 2015) in attesa di ulteriori sbocchi nel Mondiale ma non prima del 2019. Anche perché il 2018 sarà l'ultimo anno della Mercedes nel Dtm. Ma al di là del gossip, Wehrlein rimane un serio candidato per la Williams al pari di Kvyat, mentre sembrano in ribasso le azioni del pur bravo di Resta. ●

NON TUTTE
LE
SPINE
PUNGONO

SEM-EXPO
per la Mobilità Elettrica

13-15 aprile 2018



SEM 2018 (Safety & Electric Mobility Expo) è il punto di incontro di pubblico, operatori economici, media, istituzioni, associazioni con il mondo della mobilità elettrica, che si avvia a diventare la più grande rivoluzione industriale del nostro tempo, e con le nuove tecnologie della Sicurezza Stradale, altra fondamentale sfida della mobilità di oggi.



SAFETY & ELECTRIC MOBILITY
EXPO

www.semexpo.it

di Massimo Costa



Piatto ricchissimo

Gran Premio di Abu Dhabi inutile? Non ditelo a chi si sta giocando il sesto posto nella classifica costruttori, ovvero 31 milioni di dollari pronti sul piatto per essere consegnati su un vassoio d'argento. Un bel bottino, non c'è che dire. Con la Force India-Mercedes magicamente quarta e intoccabile dall'alto dei suoi 177 punti (e per questo porterà nella propria sede di Silverstone 36 milioni di dollari), e con la Williams-Mercedes che tra Messico e San Paolo, grazie alle belle prestazioni rispettivamente di Lance Stroll (sesto) e Felipe Massa (settimo) si è praticamente assicurata con 82 punti la quinta piazza e i 33 milioni di dollari che le spetteranno, dietro è piena bagarre. Con la Toro Rosso-Renault a quota 53 punti, Renault che segue con 49, Haas con 47. Ballano 31 milioni di dollari, che andranno al sesto classificato mentre le differenze per chi si piazza dietro sono notevoli: 23 milioni per il settimo (Renault), 19 milioni per l'ottavo (Haas). Ecco dunque, che la battaglia sul circuito di Yas Marina tra questi tre team sarà feroce. A dirla tutta, matematicamente la Williams non può dirsi tranquilla al cento per cento della sua quinta posizione. La Toro Rosso dovrebbe totalizzare 29 punti per batterla, dunque un

**SCOPRIAMO CHI
SI GIOCA COSA
NELL'ULTIMO GP
DELLA STAGIONE
GIUSTO
PER CAPIRE
CHE TANTE COSE
DEVONO ANCORA
ESSERE DECISE**

secondo e un terzo posto, o una vittoria e una sesta piazza, ma decisamente entriamo nel campo delle pure illusioni... ottiche. La battaglia sarà tutta tra il team faentino, Renault e Haas. E già a San Paolo sono volati gli stracci tra Toro Rosso e Renault per quanto riguarda la fornitura non eccelsa delle power unit francesi sfociate nei continui problemi tecnici e concluse con la mancanza di ricambi. Tanto che in Brasile, in caso di ulteriori rotture, c'era pure il rischio che Pierre Gasly e Brendon Hartley non potessero correre. Emergenza poi, rientrata. Ma Franz Tost, team principal Toro Rosso, è stato durissimo ed ha visto nelle parole poco garbate del suo omologo in Renault, Cyril Abiteboul, il quale aveva lasciato intendere che le rotture dei loro motori potevano essere addebitate a un improprio utilizzo del telaio STR12, un tentativo di sminuire il lavoro della squadra faentina. Non solo, in un comunicato ufficiale diffuso il sabato prima della qualifica di San Paolo, la Toro Rosso non ha nascosto i timori che vi sia un disegno ben specifico atto a indebolire il team che, guarda caso, precede proprio la Renault nella classifica costruttori. Un disegno che ha visto anche la dipartita di Carlos Sainz dalla Toro Rosso al team



GETTY IMAGES

di Abiteboul, con lo spagnolo che di fatto ha recuperato tutti i punti necessari alla seconda squadra Red Bull per stare davanti alla Renault. Un vero ginepraio. Conti alla mano, la Toro Rosso nelle ultime cinque gare ha raccolto appena un punto con il ripudiato Daniil Kvyat, una pochezza mai verificatasi nel corso della stagione 2017. Certo, con la perdita di Sainz e l'arrivo di due debuttanti pur bravi come Gasly ed Hartley, a Faenza non si sono certo aiutati troppo. La Renault comunque, non ne ha troppo approfittato recuperando in cinque corse appena 7 punti, 6 con la new entry Sainz ad Austin e 1 con Nico Hulkenberg a San Paolo. Zero punti invece, in Messico, con le vetture ritirate. Sono ora quattro le lunghezze che la separano dalla Toro Rosso. A guadagnare maggiormente terreno è invece stata la Haas-Ferrari che con Kevin Magnussen ha intascato 8 punti tra Suzuka e Città del Messico cui vanno aggiunti i 2 punti di Romain Grosjean sempre a Suzuka. A questo punto, la Haas è a meno due dalla Renault e a meno sei dalla Toro Rosso. Chi è il favorito al sesto posto? Sulla carta non dovrebbe essere troppo complicato per Renault che dispone di due piloti di ottima qualità e di una vettura capa-

SQUADRE IN LOTTA PER POSIZIONI CHE VALGONO

Sopra, Toro Rosso, Renault, Haas e pure Sauber e McLaren, squadre i cui piazzamenti finali tra i Costruttori vogliono dire guadagni più o meno sensibili. Da qui la lotta fino all'ultima frenata...

ce di raggiungere con una certa facilità la top 10. Il problema però, emerso negli ultimi appuntamenti, deriva dall'affidabilità. Hulkenberg e Sainz devono recuperare 5 punti per sopravanzare la Toro Rosso, quindi con un settimo posto sarebbe centrato l'obiettivo, o anche con i due piloti al traguardo in ottava e nona posizione. Toro Rosso potrebbe difendersi, ma al momento il punto debole è rappresentato dalla inesperienza dei piloti. E forse è chiedere troppo a Gasly, quattro gare disputate, ed Hartley, tre Gran Premi sulle spalle, di controbattere a due colleghi come Hulkenberg e Sainz. Ma attenzione anche a due mastini come Grosjean e Magnussen. Se la Haas non vivrà uno dei suoi momenti negativi, se i due piloti riusciranno a non auto coinvolgersi in incidenti, sanno tenere un passo molto elevato. Sette i punti da completare per superare la Toro Rosso e due per sopravanzare la Renault. Magnussen andrà all'attacco, ci si può scommettere, così come Grosjean anche se ultimamente sembra perdersi facilmente. Si dovesse finire a parità punti, la Toro Rosso può calare la carta vincente, il quarto posto magico di Sainz a Singapore, 12 punti che hanno fatto e stanno ancora facendo la differenza. ●

Come noto, quando Nico Rosberg ha shockato il mondo del motorsport annunciando il suo ritiro immediato dopo la vittoria del Campionato del Mondo 2016 di Formula Uno, il team Mercedes Amg Petronas F.1 si è messo alla ricerca di un pilota che potesse sostituire il tedesco affiancando il sensazionale Lewis Hamilton. Il 16 gennaio 2017, la scuderia annunciò di aver trovato il candidato ideale in Valtteri Bottas. Proveniente da Nastola (Finlandia), Bottas era reduce dalla sua quarta stagione completa al volante della Williams Martini Racing Fw38, catapultato in una scuderia che ha vinto senza sosta nelle ultime tre stagioni della massima serie. Se da un lato si è trattato di un sogno per il ventisettenne poter pilotare la Mercedes F.1 W08 numero 77, accettando la sfida con grandi aspettative, dall'altro lato, Valtteri si è trovato a dover gestire pressioni elevate. Il finlandese, tuttavia, non si è limitato a vincere Gran Premi nel 2017, ma ha anche fornito un pesante contributo alla conquista del quarto titolo Costruttori consecutivo da parte della Mercedes. Pochi giorni dopo il Gran Premio del Brasile abbiamo conversato con Bottas, il pilota che ha supportato Lewis Hamilton nel corso di tutta la stagione.

- Valtteri, la stagione 2017 è virtualmente conclusa. Considerando tutti gli aspetti, se tu dovessi ripensare a cosa è emerso in questa stagione, che

QUEST'ANNO HO
AVUTO UNA GRANDE
OPPORTUNITÀ
E IMPARATO LEZIONI
DI CUI SAPRÒ
FAR TESORO

VALTTERI BOTTAS



fotografie GETTY IMAGES

Bottas

riserva oro

bilancio puoi trarre dalla tua prima stagione con il team Mercedes?

«Sicuramente è stata molto interessante e eccitante e mi ha lasciato dei ricordi indelebili. Penso, ad esempio, alla mia prima vittoria e alla mia prima pole position. Dal punto di vista del rendimento, non potrei essere più felice, dal momento che a un certo punto della stagione mi sono trovato in lotta per la conquista del titolo. Quello era il mio obiettivo, ma purtroppo non si è concretizzato. Ho provato delusione, ma uno degli aspetti positivi su cui voglio focalizzarmi è che ho imparato anche tantissimo e penso davvero che il prossimo anno potrò dimostrarmi un pilota migliore e più completo, oltre a essere più veloce. Questi sono i miei obiettivi e sto già guardando alla prossima stagione».

**SOSTITUITO
IN EXTREMIS
DI ROSBERG,
VALTTERI SI È BEN
INTEGRATO
NEL TEAM. ECCO
IL SUO BILANCIO
A CUORE APERTO
DEL PRIMO ANNO
IN MERCEDES**

- Eri intimidito dalla tua nuova sfida prima di iniziare la stagione 2017? Penso soprattutto alle aspettative che nutriva Mercedes nei tuoi confronti.

«È stata una cosa tipo: "Wow, c'è molto lavoro da fare!". Non lo temevo necessariamente, ma devo riconoscere che si è trattato di una grande sfida. L'ho capito subito quando ho firmato con Mercedes e considerando che il team aveva vinto tutto negli ultimi tre anni, l'obiettivo non poteva essere di certo inferiore per questa stagione. E posso dire che ce l'abbiamo fatta, abbiamo vinto entrambi i campionati. Ho sempre saputo che sarebbe occorso tanto duro lavoro, specialmente quando entri in un nuovo team. Ero certamente preparato a lavo-



DUE VITTORIE E SEI SECONDI POSTI NON SONO POI COSÌ MALE!

Ancora manca una gara, eppure per Bottas è già tempo di bilanci. Le due vittorie e i sei secondi posti con la Mercedes, più altri quattro terzi posti dopo gare a volte aggressive, sotto, altre volte di conserva, sono comunque un ottimo bilancio per il finlandese



rare duramente e a assimilare tutte le informazioni necessarie».

- **Considerando che venivi dalla Williams dove hai pilotato la Fw38, ti ci è voluto un po' per abituarti alla cultura Mercedes e a guidare la W08?**

«Puoi dirlo forte».

- **Qual è stata la tua prima impressione e come hai sviluppato la tua conoscenza della W08?**

«È stata molto buona, perché abbiamo assistito a un cambio del regolamento e le vetture sono diventate tutte molto più veloci. A Barcellona, nel primo vero e proprio test che abbiamo svolto, non avevo mai provato un'esperienza simile. Qualcosa in termini di forza G che sentivamo e così via, tutte le sensazioni erano positive comunque. Ovviamente, guidando più a lungo la vettura, inizi a notare i suoi punti deboli e dove può esserci margine di miglioramento, ma il feeling iniziale è stato straordinario».

- **A tuo modo di vedere, quali sono stati i punti più alti e quali i punti più bassi della tua stagione 2017?**

SONO RIUSCITO A VINCERE GIÀ ALLA MIA QUARTA GARA CON LA MERCEDES. CIÒ È MOLTO POSITIVO

VALTTERI BOTTAS

”

«Dunque, per quanto riguarda i punti alti, vorrei citare la mia prima vittoria avvenuta nella primissima parte di stagione. Si trattava della quarta gara. Questo è stato molto positivo, perché se impieghi troppo ad ottenere l'obiettivo esso finisce per trascinarsi, rischiando di diventare un tarlo

mentale e poi finisci per provarci per troppo tempo a lungo senza ottenere il risultato sperato. La parte più difficile sono state le prime gare dopo la pausa estiva di agosto, perché mi ero posto l'obiettivo di disputare una seconda metà di stagione migliore della prima ed ero fiducioso di riuscirci, ma arrivato ai weekend ravvicinati di Austin e Città del Messico ho capito di non aver centrato i miei propositi. Questo è stato il punto più difficile durante quella fase complicata di stagione, ma penso che tutto ciò potrà solamente aiutarmi per l'anno prossimo».

- **Che cosa si prova a vincere il primo Gran Premio in F.1? Non molte persone sul pianeta terra possono vantare un'esperienza del genere.**

«È semplicemente fantastico. Mi ci sono voluti un po' di giorni per realizzare il tutto. Inoltre, subito dopo la vittoria, ero già abbastanza impegnato, il che non ha aiutato a metabolizzare l'accaduto. Ricordo che domenica notte ho preso un volo per Budapest. Avevamo un evento lì e due dei miei migliori amici mi hanno raggiunto a gran sorpresa, così abbiamo tenuto una sorta di party nella capitale ungherese. Finalmente martedì sono tornato a casa e in quel momento ho iniziato a realizzare per davvero. Del tipo: "Ok, è successo veramente"».

- **Sei riuscito a conservare il trofeo della tua vittoria al Gp di Russia?**

«Normalmente non possiamo tenere le coppe. Ma in questo caso, sì. Tuttavia non ti dirò mai dove lo tengo. È il mio...tesoro!».

- Qual è l'aspetto migliore di diventare un membro della scuderia Mercedes?

«La cosa migliore è semplicemente sentirsi parte di una squadra... e che squadra! Nessun team è mai riuscito a continuare la serie di successi dopo cambi al regolamento significativi come quello cui abbiamo assistito quest'anno. Essere parte di ciò, sentirsi membro di una famiglia, è fantastico».

- Se tu dovessi dire l'aspetto più duro o le cose più difficili che derivano dal far parte del team Mercedes, invece?

«C'è più lavoro da svolgere, è una questione di mentalità ed è esattamente ciò che piace a me. Ognuno lavora davvero duramente. Non c'è niente di meglio che vincere e questo fa sì che le persone coinvolte lavorino sempre di più, avendo una vita impegnatissima. Dal mio punto di vista, si tratta di trascorrere meno tempo a casa, ma ci sono abituato. Ho sempre vissuto con la valigia in mano».

- Lewis Hamilton ha un'alta opinione di te come pilota, come compagno di squadra e come persona. A nessuno piace il proprio compagno quando si spengono le luci al via di una gara in F.1, ma nel vostro caso invece possiamo dire che andiate piuttosto d'accordo. Come è possibile?

«Penso dipenda dal fatto che entrambi siamo consapevoli di dover fare meglio del proprio compagno in pista. Decisamente. Quando lui è migliore di me in pista, ovviamente non è un bene per me. E viceversa. Siamo realistici e anche quando la situazione non è delle più ideali, sappiamo di dover lavorare per il bene del team e non abbiamo ragione di nascondersi l'un l'altro. Vogliamo batterci a vicenda e ci rispettiamo molto. A Melbourne, prima della gara, ci siamo accordati su queste questioni cercando di essere sulla stessa linea. Vogliamo solamente andare in pista e lavorare come un team, facendo tutto il possibile per svolgere il nostro lavoro».

- È stato speciale per te far parte del team che ha conquistato il quarto titolo Costruttori consecutivo?

«Sì, decisamente. È stato molto speciale. È una cosa che ti fa sentire bene, perché sai di aver fatto tutto in modo corretto, sai? Il titolo Costruttori non



GETTY IMAGES

LA COABITAZIONE CON HAMILTON MI FORNISCE UNA PRESSIONE CHE MI SPINGE A DARE IL MEGLIO

VALTTERI BOTTAS



POSITIVO IL RAPPORTO CON LEWIS E CON SEB

Mentre con Rosberg le scintille non mancano, con Hamilton, sotto, Valtteri ha una buona coabitazione e con lo stesso Vettel, a destra, punta di diamante della rivale Ferrari, c'è stima reciproca

può vincerlo un solo pilota, occorre il lavoro di entrambi e questo ti fornisce una bella sensazione. Il team, inoltre, mi ha dato molta fiducia per questo e non posso che sentirmi bene. Come ho detto, dopo un grande cambio al regolamento come quello avvenuto nel 2017, vincere ancora il campionato è davvero speciale e dimostra quanto sia forte la nostra squadra».

- Sei entusiasta per aver rifirmato con Mercedes nel 2018?

«Sì, sono molto felice. Davvero, per me non c'è posto migliore. Quest'anno Mercedes è stato il team più forte e il nostro obiettivo è quello di essere ancora più forti l'anno prossimo. Chi, al mio posto, desidererebbe essere altrove? Lewis inoltre mi spinge a una altissima sfida e questo contribuisce a farmi lavorare duramente e a provarci ancora, oltre a rendermi un pilota migliore. È davvero un grande obiettivo per me cercare di batterlo».

- Pensi di poter vincere il titolo in F.1 nel 2018? In caso affermativo, cosa ti occorrerà per riuscirci?

«Dunque, necessito di maggior costanza. È stata un po' altalenante questa stagione. Ci sono stati dei momenti davvero molto buoni, credo di aver iniziato la stagione fornendo un rendimento costante e poi sono andato molto bene sino a prima della pausa di agosto. Penso che le ultime quattro gare prima del break estivo siano state davvero positive, ho fatto più punti di Vettel e Hamilton, quindi le cose stavano andando piuttosto bene. Poi le mie performance sono un po' calate per diversi motivi. Necessito di essere più consistente, di diventare un pilota più completo e di capire maggiormente la vettura, soprattutto nel gestire il set-up di essa, ma con tutte le cose che ho assimilato in questa stagione mi sento fiducioso di poter conquistare il titolo l'anno prossimo».

- Qual è stato l'aspetto migliore nell'aver corso al "Circuit of the Americas" di Austin (Texas) quest'anno?

«Innanzitutto, si tratta di un bel posto. La pista è interessante e il pubblico fa sempre sentire il suo supporto. Normalmente il tempo è bello. Inoltre lì è possibile mangiare enormi bistecche, cosa che adoro fare!». ●



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES

**NON PERDERE
IL PROSSIMO
NUMERO**

**AUTOSPRINT
TRE**
SI FA IN

**CON IL VOSTRO SETTIMANALE
DA CORSA TROVERETE ANCHE
IL GRANDE RACCONTO
DEL MONDIALE F.1 2017
E LA SUPER-GUIDA AL VIA
DELLA STAGIONE DI FORMULA E**

**NESSUNO VI RACCONTA
LE CORSE COME NOI**

Non si diventa il più giovane campione europeo della terza serie per caso. E l'impresa acquisisce ancor maggior rilievo se si tiene in considerazione il fatto che il successo è arrivato già nell'anno del debutto e con una scuderia, Carlin Motorsport, che non aveva mai sfiorato un traguardo simile e usciva da una delle sue peggiori annate. Al punto che alcune voci mettevano addirittura in dubbio la sua partecipazione al campionato appena concluso. Anche da situazioni che paiono parecchio rischiose possono nascere storie di successo, e la stagione appena conclusa da Lando Norris ne è la dimostrazione. Il fresco 18enne di Bristol, vincitore nel 2016 del torneo continentale di Formula Renault 2.0, proprio sul finale della passata stagione si è affacciato alla terza serie, soprattutto per fare esperienza, scegliendo la squadra del Northamptonshire per disputare la prova conclusiva del campionato europeo e il successivo Gp di Macao. Con l'obiettivo di trasferirsi l'anno successivo in una scuderia vincente, come ad esempio la Prema. Ma quando il team vicentino ha comunicato al britannico che la squadra per quest'anno era completa e non c'era spazio per lui, Norris è stato costretto a ricorrere a un piano alternativo. Persuaso dai buoni riscontri dei propulsori Vw a Macao, il management del pilota inglese ha deciso di rinnovare la fiducia al team basato alle porte del circuito di Silverstone. Grazie all'apporto di rilevanti risorse finanziarie e a un robusto piano di test, l'accoppiata Norris-Carlin ha ripreso quota, al punto da insidiare la superiorità della Prema sin dalle prime prove di campionato.

Poi, la storia la conosciamo benissimo. Vittorie a raffica, prestazioni convincenti tanto sull'asciutto quanto sul bagnato, e un titolo conquistato con pieno merito.

Contestualmente ai successi in pista si è rinforzato anche il legame con la McLaren, che ha deciso di puntare con decisione sul britannico, considerato il pilota del futuro. E non vi sono dubbi sul fatto che la squadra di Woking abbia fatto molto bene a legarselo sempre più stretto, anche perché in tempi recenti nella storia della terza serie europea un solo pilota era riuscito a battere tutti al debutto. Stiamo parlando di Esteban Ocon, anch'egli proveniente dalla Formula Renault 2.0 e vincitore, nel 2014, al debutto con la Prema. L'esempio di Toto Wolff, che non si è fatto scappare il talento di Evreux che tanto bene sta facendo con la Force India, è stato seguito senza esitazioni dal Racing Director McLaren Eric Boullier. Il prossimo fine settimana Lando debutterà in Formula 2 con il team Campos. Per il 2018, per Lando si potrebbero aprire le porte dei team francesi Dams e Art Grand Prix, anche se vi è interesse anche verso la Super Formula in Giappone.

I numeri di Lando sono davvero impressionanti. Nell'arco di due soli anni, il teenager inglese si è aggiudicato il campionato Msa britannico, la Toyo-



Norris

forza nuov

ta Racing Series, la Formula Renault europea, la Formula Renault Nec e il torneo continentale riservato alla terza serie. Il campione mondiale di Kart nel 2013, nelle ultime due stagioni ha disputato 160 corse, conquistando ben 99 podi e 44 vittorie. Come se non bastasse, in occasione dei test ufficiali dello scorso mese d'agosto, sulla McLaren Mcl32 il britannico ha ottenuto il secondo miglior tempo assoluto alle spalle di Sebastian Vettel, facendo meglio anche di Fernando Alonso. Una prestazione a sensazione sicuramente cercata e frutto dell'utilizzo di numerosi treni di gom-



REN HONDA



CON CARLIN SI È AGGIUDICATO SUBITO LA F3 FIA
Sopra, Lando Norris al volante della Dallara a motore Volkswagen del team Carlin, con cui si è aggiudicato il titolo F3 Fia alla sua prima stagione nella categoria. Eccolo, a lato, già in tuta McLaren...

CLASSE 1999, VELOCISSIMO, AL TOP IN F3 FIA, NEL PROSSIMO WEEKEND DEBUTTERÀ IN F2 ED È GIÀ NEL GIRO McLAREN. LANDO SI RACCONTA...

S
a



me fresche. Ma che ha contribuito a creare molta attenzione attorno a quella che, insieme a George Russell, viene considerata la principale promessa del motorsport britannico.

Abbiamo incontrato a Macao in esclusiva Lando, che ha fatto il bilancio di questa stagione e anticipato gli obiettivi per la prossima.

- Hai vinto la serie europea al primo tentativo, confermando la tua fama di rookie terribile. Era nelle aspettative o questa volta sei andato addirittura oltre?

«All'inizio della stagione l'obiettivo era quello di piazzarmi nei primi tre nella graduatoria generale. Ma la stagione è iniziata subito molto bene, ci siamo ritrovati al vertice già alla prima uscita ed abbiamo subito preso fiducia. Già al termine della prima corsa della stagione a Silverstone abbiamo capito che saremmo stati competitivi fino in fondo nella lotta per il titolo. Anche nei test che hanno preceduto l'inizio della stagione avevamo avuto degli ottimi riscontri, ma quelli hanno un valore relativo».

- Quali sono gli ingredienti che hanno fatto la differenza?

«Il team ha fatto molto per cre-

scere e migliorarsi rispetto alla passata stagione. In primis, la squadra si è assicurata un line-up di primo livello. L'esperto Jake Dennis è stato utilissimo nelle prime corse e nella preparazione della stagione. Anche con gli altri piloti, Daruvala e Habsburg ci siamo sempre aiutati, tirandoci un po' l'uno con l'altro e dividendo i piani di lavoro. Così facendo, abbiamo potuto testare soluzioni diverse. La mia opinione è che rispetto agli altri team abbiamo svolto un migliore lavoro di squadra. I meriti del mio successo sono per il 90 per cento del team e solo per il dieci per cento miei. Certo, l'anno scorso il Carlin Motorsport ha avuto parecchi problemi tecnici e con i piloti, non riuscendo nemmeno a disputare tutte le corse della stagione. Anche per questo motivo, i risultati che abbiamo raccolto quest'anno acquisiscono ancora più valore. La base della squadra era comunque molto buona. Basta pensare ai successi che hanno conquistato con Antonio Giovinazzi e Tom Blomqvist. Gli ingegneri sono i medesimi».

- Quali sono le tue migliori doti naturali al volante e quelle sulle quali hai lavorato di più?

«Mi è più semplice rispondere prima alla seconda parte della domanda.

SU PISTE COME SPA E ZANDVOORT HO COME AVUTO LA PERCEZIONE DI NON ESSERE BATTIBILE IN QUESTO 2017

LANDO NORRIS

”

Quest'anno ho dovuto migliorarmi soprattutto sulle partenze. Nella prima parte della stagione ho sprecato un sacco di punti partendo male. Sono scattato diverse dalla pole, ma alla prima curva mi ritrovavo a centro gruppo. Ciò mi ha portato a prendere dei rischi non necessari e a compiere qualche errore. A partire da Spa, i problemi al via so-

no spariti ed è stato più facile. Quanto alle mie caratteristiche come pilota, penso di avere delle buone doti di velocità. Quando tutto gira per il verso giusto, penso non sia facile battermi. Su piste come Spa e Zandvoort quest'anno avevo la percezione di avere una netta superiorità, quasi inattaccabile. In aggiunta, in qualifica trovo velocemente il feeling con le gomme e ciò mi consente di scattare spesso dalla pole o dalle primissime file, un aspetto che ovviamente mi avvantaggia in vista della gara».

- Hai qualche recriminazione in merito a questa stagione?

«Ho la sensazione di essere più determinato, rispetto ad altri piloti, nella ricerca della vittoria. Questo significa anche rischiare di più. Al Red Bull Ring volevo il successo a tutti i costi, c'è stato lo scontro con Ralf Aron ed ho dovuto rinviare alla corsa finale di Hockenheim la conquista del titolo. So di non aver fatto una bella figura! Ma il mio spirito di pilota mi porta a dimostrare di essere sempre vincente, anche a costo di fare qualche errore».

- Ci sono molti elementi in comune tra la tua carriera e quella di Lewis Hamilton.

«Sì il nostro percorso è stato molto simile, dal passaggio alla McLaren alla vicinanza con Fernando Alonso. E anche nelle categorie minori, la nostra

strada è stata simile. Sono orgoglioso di aver vinto l'europeo di F.3 dodici anni prima di Lewis, un punto di riferimento per tutti noi. Lui non corse a Macao quando vinse il titolo di F.3, ma io ci tenevo moltissimo sia per me che per la squadra, che tiene molto a questa corsa che la vede molto spesso grande protagonista (poi è giunto secondo, ndr). Non mi importa di aver messo in discussione il mio primato nella categoria o essermi esposto a dei rischi».

- Con le vittorie diventano sempre più frequenti i rapporti con la stampa. La tua esposizione mediatica cresce continuamente. Ti crea pressione questo aspetto?

«No, non parlerei di pressione. Per me è una novità incontrare giornalisti di diverse nazioni, è un aspetto al quale mi sto piano piano abituando. Ho un carattere riservato, poco esuberante nei modi e in genere prediligo starmene in disparte, rilassarmi e concentrarmi».

- Cosa ci racconti del tuo famoso test in McLaren all'Hungaroring dello scorso agosto, quando hai sorpreso tutti con il secondo tempo assoluto?

«Il test in F.1 di Budapest è stato il momento della stagione in cui ho avuto la maggior pressione, perché tutti si aspettavano molto da me. Avevo un solo giorno a disposizione e tutto doveva andare alla perfezione. La F.1 dà sensazioni uniche ed è duro prepararsi. Ma tutto è andato bene ed i riscontri sono stati incoraggianti. È stata un'opportunità molto importante, che mi ha consentito di integrarmi maggiormente con la famiglia McLaren. Il mio obiettivo è quello di continuare a lavorare con il team e migliorarmi. Ho due eccellenti tutor come Alonso e Vandoorne. Insieme a loro l'obiettivo è quello di riportare la squadra al vertice e mi auguro di poter fornire il mio contributo ogni volta che scenderà in pista. Ogni volta che salgo sulla Mcl32 mi sento sollevato, per me si tratta del coronamento di un sogno. Le nuove Formula 1 forniscono emozioni incredibili, uniche».

- Farai la Formula 2 l'anno prossimo?

«Il quadro in questo momento nella categoria è di gran fermento. Tanti piloti si sono già accasati, con la conseguenza che i posti liberi nelle squadre top non sono molti. Penso che dobbiamo muoverci e scegliere come procedere il più velocemente possibile. Ne sto parlando con McLaren, decideremo dopo la corsa di Formula 2 che disputerò con il team Campos il prossimo fine settimana ad Abu Dhabi. Dovrò imparare molte cose nella nuova categoria, a partire dalla gestione delle gomme Pirelli e della maggior potenza. La gestione degli pneumatici è un elemento che mi stimola e incuriosisce molto. Spero di apprendere velocemente i segreti per comprendere il degrado termico e controllarlo modo ottimale senza sacrificare la mia velocità in pista». ●

DOVER BEN FIGURARE IN UN TEST F.1 MI HA MESSO PRESSIONE MA È ANDATO TUTTO BENE, ALLA FINE

LANDO NORRIS



Lando, un terzo fresco e ideale

BOULLIER SPIEGA CHE NORRIS HA LE CARATTERISTICHE GIUSTE DA TEST DRIVER PER UN TEAM DI F.1. DA QUI LA SCELTA MCLAREN

Assicurandosi Lando Norris, Eric Boullier, Racing Director McLaren, nella foto sotto, ha anticipato la concorrenza di altri team della massima serie che avevano inevitabilmente messo gli occhi su Lando. Dopo averlo scelto lo scorso mese di febbraio per il ruolo di development driver, proprio nei giorni che hanno preceduto il Gran Premio di Macao il diciottenne pilota di Bristol è stato nominato anche terzo pilota McLaren.

«Penso sia una priorità per una scuderia di Formula Uno poter contare su un ottimo terzo pilota, in grado di svolgere efficacemente anche il ruolo anche di test driver. E questo è esattamente il programma per Norris, che sarà presente a tutti i Gran Premi e sarà di giorno in giorno maggiormente integrato con la squadra – ha spiegato il francese - Lando mi ha sempre impressionato per abilità, ambizione e determinazione. Sono le doti che ritengo indispensabili per un grande pilota. Il nostro compito è di farlo crescere, perfezionarsi e inserirlo nel mondo della Formula Uno. Deve comprendere bene come lavora la squadra e come si gestisce un fine settimana di gara. Avremo l'occasione di seguire la sua crescita. Il nostro obiettivo è che Lando sia il prima possibile pronto a subentrare ad Alonso o Vandoorne, quando glielo richiederemo». ●



VELOCE TRAFILA PER FARE MERAVIGLIE AL PRIMO VERO TEST IN F.1

Sopra, Lando Norris in kart e, a destra, in F.Renault, veloce viatico che l'ha portato a fare meraviglie in F.3 e quindi a girare e a mettersi in grande evidenza durante l'estate salendo sulla McLaren-Honda, in occasione dei test collettivi F.1 disputati sull'Hungaroring, sotto



Con Tiscali l'UltraFibra è più libera.

SENZA VINCOLI,
PENALI, LEGAMI

F

LA FIBRA PER TUTTI

19^{,95} €

AL MESE
PER 1 ANNO

MESE!
VERO!

FINO A
1 GIGA
AL SECONDO

INTERNET
SUPERVELOCE
FINO A 1 GIGA
E CHIAMATE
ILLIMITATE VERSO
FISSI E CELLULARI

MODEM CON SUPER WI-FI
E ATTIVAZIONE GRATIS

ANCHE PER PARTITA IVA

tiscali.it

 130 NEGOZI TISCALI

Offerta soggetta a verifica della copertura.

 TISCALI

Pirelli, sei strati di morbidezza

MARIO ISOLA SVELA QUALI SARANNO GLI ORIENTAMENTI FUTURI DELLA PIRELLI IN FORMULA UNO SPIEGANDO CHE TUTTE LE MESCOLE SONO STATE SPOSTATE DI UN GRADO VERSO IL TENERO

ILMOLA - L'apparizione di Mario Isola alle Lamborghini World Finals era un'occasione ghiotta per parlare della stagione 2018 di Formula Uno. Che per Pirelli è già iniziata. Giovedì 23, alla vigilia del conclusivo Gp di Abu Dhabi, il fornitore unico del Circus presenta la nuova gamma di pneumatici, seguita da due giorni di test successivi alla gara. E le novità non mancano. La prima e più appariscente riguarda l'introduzione della nuova mescola, la Hypersoft con banda rosa, che andrà a posizionarsi al culmine della gamma, sopra la Ultrasoft bordata di porpora. Pronta ad assaggiare l'asfalto nella due giorni di Yas Marina, dove i team «provverranno tutto il range 2018». La nuova gomma, spiega il direttore motorsport Pirelli «è pensata per i circuiti a più bassa severità e l'utilità del test è quella di caratterizzare al meglio il range 2018. Abu Dhabi è un circuito per le mescole morbide e da lì possiamo ricavare numeri interessanti. Permettendoci di pensare a una locazione ideale per le nuove mescole». Ossia decidere in quali occasioni metterla a disposizione dei team, considerando che «è pensata per i circuiti a più bassa severità».

Ad esempio Montecarlo e Sochi. Ma non finisce qui. Perché Pirelli ammorbidirà tutte le mescole, pur mantenendo invariate le denominazioni onde non creare confusione tra gli appassionati. «la costruzione è stata leggermente modificata - prosegue Isola - e in generale tutte

le mescole sono state spostate di un grado verso il morbido». Traduzione: l'attuale soft diventa la medium 2018. Per farla breve, tutte le gomme diventano più morbide pur mantenendo gli stessi nomi. Il motivo è evidente: «Le mescole più dure sono state usate poco durante la stagione e il fatto di avere più mescole per noi è utile per selezionare al meglio quelle più adatte al circuito». Evitando, come spesso accaduto nella stagione ancora in corso, che i team snobbino una mescola per l'intero weekend utilizzando solo le altre due. «Alla fine ci siamo trovati a lavorare con quattro mescole, escludendo sempre la hard e creando una situazione limitante. La nuova mescola ci darà maggiore flessibilità per ogni circuito, con l'obiettivo di avere tre mescole sempre utiliz-

zabili e non una che viene sempre scartata dai team». Con il chiaro obiettivo di elevare il livello di competitività e dunque di spettacolarità. «Vorremmo avere un po' più di degrado termico perché nel 2017 siamo stati un po' conservativi; tuttavia penso sia stata la scelta giusta, perché abbiamo dimostrato di poter fare una gomma stabile e di dare anche la possibilità ai piloti di attaccare. Abbiamo raggiunto gli obiettivi, anche se forse le gomme degradavano troppo poco: ora ci stiamo muovendo di uno step verso il morbido, stando attenti a non andare oltre per non creare fastidi ai piloti». Si tratta, quasi inutile sottolinearlo, di delicate alchimie e «compromessi molto difficili da raggiungere. Abbiamo 21 piste diverse, 10 macchine e 20 piloti differenti». ●

IL FATTO DI AVERE PIÙ MESCOLE PER NOI È UTILE PER SELEZIONARE QUELLE IDEALI SU OGNI PISTA

MARIO ISOLA

”



SUTTON-IMAGES.COM



di Mario Donnini



SUTTON-IMAGES.COM

Basta rimescolare tutte queste mescole!

I GP SONO TROPPO CERVELLOTICI E BASATI SULLE TATTICHE. È ORA DI SEMPLIFICARE LE COSE, NON DI COMPLICARLE, TORNANDO A DARE IMPORTANZA SOLO ALLA PRESTAZIONE PURA DEL PILOTA

Certe volte, per figurarmi fino in fondo quanto sia diventato demenziale questo nostro mondo delle corse, segnatamente la F.1, penso e m'invento esempi iperbolici per riderci sopra.

Prendiamo la regola delle gomme nei Gp. Mescole da scegliere tra tante, poi due da usarne obbligatoriamente in gara, risparmiandole il più possibile negli stint.

Ecco, il problema è che a forza di darla per buona, questa cosa, negli anni l'abbiamo presa per scontata e invece non lo è. Perché rappresenta un che di totalmente demenziale, all'interno di un mondiale piloti. Dai, è come se si disputasse una sfida globale per stabilire qual è il miglior playboy del pianeta, quello che riesce a fare più conquiste in una settimana, imponendo però la regola che ciascun partecipante alla sfida è costretto a cambiare i Durex a metà d'ogni rapporto, perché dopo dieci minuti il caucciù si consuma.

Così non vince il più bravo e figo, veh, ma il tizio più meticoloso e paziente.

Su, non ci siamo. E da un pezzo.

E, invece che correre ai ripari, ci si industria per procedere a ampie falcate verso il peggio. Così Pirelli, fornitore unico della Formula 1, sta valutando, ovviamente in piena sintonia con Fia e Fom, ossia Liberty Media, di introdurre una nuova mescola, ancora più morbida.

La consultazione via twitter coi race fans è diretta a scegliere il nome dell'ultima arrivata, con ballottaggio previsto su una triade di denominazioni: Megasoft, Extremesoft o Hypersoft. A oggi il portafoglio Pirelli nei Gp comprende già ben sette diverse tipologie di gomma, dalla più tenera in su. Si va dalla Ultrasoft a banda porpora, alle Supersoft rosse, Soft gialle, Medium bianche, Hard arancio; cui si aggiungono le Intermediate verdi per asfalto bagnato e le Wet blu per pioggia intensa.

Ora, intendiamoci, mica ha colpa Pirelli.

Anzi, non ne ha, né può averne nessuna, perché le scelte fanno capo, per le rispettive attribuzioni dei soggetti in causa, alle autorità sportive competenti per materia, ciascuna nel suo ambito. Cioè, la Casa italiana è mera esecutrice, anche se in senso nobile, rispetto a coloro che le trasferiscono temi e dettami.

Detto questo, la domanda è semplice quanto retorica: che cavolo di senso ha un guazzabuglio del genere? Aumentare a dismisura le mescole serve davvero a qualcosa? Perché rendere sempre più ampio il ventaglio delle scelte, dando ancora più importanza alle gomme, e, di conseguenza, in proporzione, meno alle altre variabili in campo, prime fra tutte il pilota? Ma, dico, Liberty Media è sicura che la F.1 dei tanti pit-stop, delle sciarade tattiche, delle illeggibili strategie dei box voluta negli ultimi anni di potere da Ecclestone, i più bui e i meno rimpianti, sia quella che davvero piace agli spettatori e che più si concilia col concetto di sfida velocistica pura e di sport estremo?

Anche se le gomme a altissimo degrado - quelle odiatissime dal vecchio e ritornante Michael Schumacher, che le trovava quantomai frustranti e castranti per la capacità di guida pura -, sono ormai solo un ricordo, il Gp è puntualmente condizionato dall'obbligo di fermata per utilizzare almeno due mescole a gara. Di fatto continuando a mettere al centro dell'attenzione le tattiche e i pit-stop. Il vero punto di gravità della gara, fatta eccezione che per la partenza. E adesso addirittura eccoti l'idea sconcertante di ampliare ancora di più il ventaglio delle mescole prodotte, anziché restringerlo.

Sì, dai, non sarebbe invece logico muoversi esattamente in direzione contraria? Non sarebbe meglio approfittare e far tesoro di avere un monofornitore per far usare meno mescole possibili, financo una sola a Gp -

toth, una d'asciutto e una da bagnato e riga -, per azzerare completamente l'incognita tattica e puntare tutto sull'intraprendenza di piloti e team, al netto di fattori cerveloticamente macchinosi, che a volte esaltano più un miracolo al pit-stop fatto da un pugno di meccanici che non una bella gara disputata da un pilota? O che, rovesciando la stessa filosofia, in domeniche disgraziate finiscono col far perdere un Gp solo perché uno dei ragazzi con la pistola pneumatica esita un attimo in più?

Poi, che senso ha introdurre una mescola ancora più morbida quando quest'anno la hard praticamente non è mai stata usata e la medium raramente assai?

In definitiva l'idea di introdurre una mescola in più, anche se in realtà non sposta nulla, filosoficamente rappresenta un pessimo segnale per la F.1.

La quale è campata di rendita grazie alla ritrovata competitività della Ferrari che ha reso un po' più dura la lotta alla Mercedes, anche se alla fine è andata come è andata. Al netto di questo, molte, troppe gare hanno continuato e continuano - vedi lo stesso Gp del Brasile - a risultare noiose e prive di reali sfide dirette - al netto delle rimonte dei big, ovvio -, causa l'undercut - cioè il tentativo di fregare chi ti sta davanti sorpassandolo di tattica grazie a un cambio gomme anticipato -, ormai sovrano tra gli strumenti di affermazione nello scontro diretto e tale da marginalizzare il sorpasso, l'uno contro uno, ossia il vero, classico magic moment della F.1.

A questo punto - e chissà per quanto - purtroppo le cose stanno così. E così sembrano destinate a continuare.

Fino al giorno in cui magari qualcuno dei padroni della F.1 si renderà finalmente conto che le mescole, le fermate e le tattiche, meno sono e più bella e vera è la lotta per vincere.

Mentre adesso è già tardi. ●



Massa 2002-2017



Deus es bra ma non più in F.1

A ABU DHABI MASSA DISPUTERÀ L'ULTIMO GP DELLA CARRIERA. E DOPO DI LUI AL MOMENTO NON SI INTRAVEDE NESSUN CONNAZIONALE IN GRADO DI PRENDERE IL SUO POSTO NEL MONDO DELLA F.1 E NEL CUORE DEI TIFOSI BRASILIANI. UNA SITUAZIONE DECISAMENTE NEGATIVA E ANOMALA, CHE CI SPINGE A RISCOPRIRE I MOMENTI PIÙ PARTICOLARI E MENO CONOSCIUTI NELLA STORIA DEL BRASILE IN F.1

SI CHIUDE (PER ORA) UN'ERA GLORIOSA

Dopo il Gp del Brasile Massa, sceso dalla sua Williams, saluta e si prepara a dare l'addio alla F.1, dopo Abu Dhabi. Nel 2018 non ci saranno brasiliani nel Circus, dopo 40 anni di presenze continuative. A destra, i tre irridati più famosi: Fittipaldi, Piquet e il compianto Senna



Emerson **Fittipaldi**



Nelson **Piquet**

di **Mario Donnini**

L'omaggio corale e struggente verso Felipe Massa a fine gara del Gp del Brasile assume un'importanza ancora più pregnante per i tifosi brasiliani. Perché salutandolo lui, in realtà, almeno per ora dicono ciao alla F.1, visto che nessuno dei loro connazionali appare ragionevolmente candidato a un posto nei Gran Premi, in chiave 2018. Così il Brasile, terza potenza mondiale nella storia della F.1 quanto a titoli vinti - 8, dietro alla Germania con 12 e alla Gran Bretagna con 17 -, si ritrova improvvisamente senza neanche un seggio, nell'assise della massima categoria dell'automobilismo. Come se i tre volte campioni Ayrton Senna e Nelson

CON L'ADDIO DI MASSA, IL TERZO PAESE PIÙ VINCENTE DELLA STORIA ESCE MOMENTANEAMENTE DI SCENA RIVIVIAMO COSÌ LA LUNGA EPOPEA DEL BRASILE NEI GP

Ayrton **Senna**



sileiro



← Piquet e il due volte iridato Emerson Fittipaldi fossero semi rigogliosi che però al momento rappresentano solo lontani ricordi all'interno di un vivaio, se non sterile, come minimo terribilmente e implacabilmente inaridito.

Brasile storico pilastro della F.1 moderna

In realtà, quando si parla del Brasile in F.1 bisogna solo togliersi il cappello e riconoscerne l'importanza non solo per talenti espressi ma anche quale piattaforma geomediata privilegiata nella storia del mondiale. In fondo se i Gran Premi dagli Anni '70 in poi sono davvero sbarcati in America, questo non è avvenuto tanto negli Usa, dove, fin dal 1950 la F.1 ha sempre terribilmente penato per trovare un posto al sole. No, la vera mondializzazione della F.1 è avvenuta facendo del Brasile una testa di ponte fondamentale - accanto all'Argentina - sancendo un rapporto vivo, spumeggiante e privilegiato col Sudamerica, che ha fatto del mondiale finalmente un'entità non tanto e non solo a carattere gravitazionalmente e prevalentemente europeo.

Circuiti, sponsor, team: il Brasile in questa sua lunga epopea ha dato tanto, tantissimo alla F.1. In fondo resta la nazione extraeuropea che ha mostrato più continuità quanto a piloti, assicurando dei suoi rappresentanti al via per ben cinquantatré stagioni. E non dimentichiamo che dal 1970 - anno del debutto in F.1 di Emerson Fittipaldi -, a oggi almeno un pilota brasiliano ha sempre partecipato al mondiale. Virtuosa linea di continuità che ora è destinata traumaticamente a interrompersi, per riprendere chissà quando e quanto.

In principio ci fu Manuel de Teffé

Tutto comincia molto prima di quanto una pur viva immaginazione possa pensare. Diciamo alla Golden Age dell'anteguerra, con una storia semplicemente incredibile. Perché il primo conduttore brasiliano capace di distinguersi a livello internazionale prendendo parte ai gloriosi Grand Prix dell'epoca, financo contro Tazio Nuvolari, è Manuel de Teffé von Hoonhotz, detto "Maneco".

De Teffé farà base a Roma, residente presso piazza Navona, nel palazzo Pamphilj, tuttora l'ambasciata del Brasile in Italia, di cui suo padre Oscar de Teffé era l'ambasciatore titolare che ne stipulò l'acquisto agli inizi dello scorso secolo. E lo stesso Manuel, al culmine della sua dignitosa carriera internazionale, vede nascere nel 1930 il figlio Antonio, che negli Anni '70 - mentre i brasiliani di terza generazione agonistica sfondano in F.1 -, diventerà ottimo attore e divo degli Spaghetti Western, impersonando tra gli altri l'indimenticabile "Django, il bastardo".

Chico Landi inaugura l'epopea F.1

Al di là del fatto che dagli Anni '70 in poi esplodono la competitività dei brasiliani in pista e la passione dei tifosi, tanto da far assurgere la Formula Uno a oggetto di culto nazionale, la partecipazione di piloti e team gialloverdi al mondiale risale praticamente all'alba del campionato iridato.

Anzi, pure prima. Perché Francisco "Chico" Landi, classe 1907 non solo è il primo pilota brasiliano a correre in F.1, ma anche il primo gialloverde a cor-

Pace 1972-1977



De Silva Ramos 1955-1956



DE TEFFÉ PRIMO BRASILIANO NEI GP
Manuel de Teffé, sopra in una pubblicità dell'epoca, è il primo brasiliano nei Gp Anni '30. In alto e sotto, suo figlio Antonio, attore cult in tanti Spaghetti Western



Bueno 1972

rere per la Ferrari. Proprio al volante di una Rossa lo stesso Landi vince il Gran Premio di Bari 1948, ovviamente non valido per il mondiale, che inizia nel 1950. E proprio nel neonato campionato il buon Chico debutta su una 375 prodotta dal Cavallino Rampante ma privatamente iscritta da lui stesso al Gp d'Italia 1951, dove si ritira già dal primo giro per la rottura della trasmissione.

Bandeirantes, primo team brasiliano in F.1

L'anno dopo, nel 1952, Landi si ripresenta in Olanda e Italia al volante della Maserati A6 Gcm 6 schierata dalla privatissima Escuderia Bandeirantes, che diventa così, quasi un quarto di secolo prima della Copersucar, il primo team brasiliano a correre nel mondiale, schierando anche, accanto all'altro gialloverde Gino Bianco, l'uruguayo Heitel Cantoni.





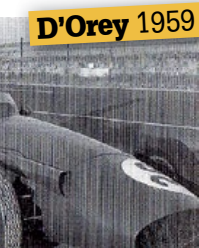
Landi 1951-1956



Bianco 1952

**LANDI, IL PIONIERE F1
PACE L'INCOMPIUTO**

Sopra, Landi, primo brasiliano in F1, a inizio Anni '50. A sinistra, Carlos Pace 1° sul podio del Gp Brasile 1975, con Fittipaldi e Mass. Pace è perito nel 1977 in un incidente aereo



D'Orey 1959



E. Fittipaldi 1970-1982



W. Fittipaldi 1972-1975

La denominazione è evocativa, perché come noto i Bandeirantes storicamente furono esploratori coloniali portoghesi che presero parte alle "bandeiras", spedizioni esplorative attraverso le quali furono annessi parti del Sudamerica comprese tra il Mato Grosso e il Rio delle Amazzoni. Quindi, così come i pionieri, i Bandeirantes posero le prime basi del Brasile in F1, anche se con una presenza fugace e priva di acuti. In questo caso, si dice soprattutto grazie ai finanziamenti diretti del governo di Getúlio Vargas, un po' come era accaduto per Fangio con Peron, anche se con ben altri e diversi riscontri in pista. Tornando ai piloti brasiliani, le successive partecipazioni individuali dell'oriundo francese Hermano da Silva Ramos e di Fritz d'Orey non lasciano quasi alcuna traccia e per assistere ai primi grandi, veri salti di qualità bisogna attendere il 1970.

ECCO TUTTI I TRENTUNO BRASILIANI CHE HANNO CORSO IN FORMULA UNO

SEQ.	PILOTA	GP	VIT.	POLE	G.P.V.	POD.	1ª FILA	PUNTI
1.	Ayrton Senna	161	41	65	19	80	87	614
2.	Nelson Piquet	204	23	24	23	60	44	485,5
3.	Emerson Fittipaldi	144	14	6	6	35	16	281
4.	Rubens Barrichello	322	11	14	17	68	34	658
5.	Felipe Massa	268	11	16	15	41	27	1166
6.	Carlos Pace	71	1	1	5	6	7	58
7.	Nelson Piquet Jr.	28	-	-	-	1	-	19
8.	Roberto Moreno	41	-	-	1	1	-	15
9.	Maurício Gugelmin	74	-	-	1	1	-	10
10.	Bruno Senna	46	-	-	1	-	-	33
11.	Felipe Nasr	39	-	-	-	-	-	29
12.	Cristiano da Matta	28	-	-	-	-	-	13
13.	Christian Fittipaldi	40	-	-	-	-	-	12
14.	Pedro Diniz	98	-	-	-	-	-	10
15.	Antônio Pizzonia	20	-	-	-	-	-	8
16.	Ricardo Zonta	36	-	-	-	-	-	3
17.	Wilson Fittipaldi	35	-	-	-	-	-	3
18.	Nano da Silva Ramos	7	-	-	-	-	-	2
19.	Chico Landi	6	-	-	-	-	-	1,5
20.	Chico Serra	18	-	-	-	-	-	1
21.	Enrique Bernoldi	28	-	-	-	-	-	0
22.	Ricardo Rosset	26	-	-	-	-	-	0
23.	Tarso Marques	24	-	-	-	-	-	0
24.	Raul Boesel	23	-	-	-	-	-	0
25.	Lucas di Grassi	18	-	-	-	-	-	0
26.	Luciano Burti	14	-	-	-	-	-	0
27.	Alex Ribeiro	10	-	-	-	-	-	0
28.	Gino Bianco	4	-	-	-	-	-	0
29.	Ingo Hoffmann	3	-	-	-	-	-	0
30.	Fritz d'Orey	3	-	-	-	-	-	0
31.	Luiz Bueno	1	-	-	-	-	-	0

Tabella a cura di Michele Merlino



Fittipaldi e la Copersucar

Dal debutto in F.1 di Emerson Fittipaldi, classe 1946, alla sua consacrazione di campione, d'acqua sotto i ponti ne scorre poca e veloce. Già al Watkins Glen 1970, da rookie con solo 4 gare iridate, "Emmo" vince il primo Gp e due anni dopo sarà campione del mondo con la Lotus, bissando il titolo nel 1974, su McLaren, evidentemente da predatore degli anni pari. Ma nel 1976 il suo passaggio alla Copersucar non si rivela una buona idea.

Il programma è partito a fine 1974 con suo fratello Wilson per dare vita alla prima F.1 tutta brasiliana, realizzata grazie ai finanziamenti assai sostanziosi dello zuccherificio di Stato e anche in questo caso - così come in piccolo fu per l'antica Escuderia Bandeirantes - con forti appoggi politici.

L'idea è affascinante, la monoposto all'inizio perfino bella e avveniristica, ma poi tutto scade in prestazioni anonime e in mancate qualificazioni che coinvolgono perfino "El Rato". Il quale ricorda: *«L'idea della Copersucar era bella e ricca di pathos, solleticando l'orgoglio nazionale, ma andare a vincere era impossibile, anche in quella F.1 dal volto umano. Eppure al volante di una Fittipaldi, una volta perso lo sponsor, sono anche andato a podio. E questa la giudico un'impresa. Ma la stampa nazionale ci massacrò perché non riuscivamo a vincere dei Gran Premi così ben presto fu impossibile reperire dei finanziamenti adeguati e la mia squadra fu costretta a chiudere. Peccato, perché per tenerla in piedi avevo anche rifiutato l'offerta della Ferrari di sostituire Niki Lauda, all'indomani del rogo del Nurburgring, nel 1976. Fu una scelta di dignità, la mia, per mettere il Brasile davanti a tutto, ma non fu compresa fino in fondo».*

Gli Anni '80 con Piquet e Senna

Il resto è storia recente e notissima. E sinonimo di gloria e entusiasmo nazionale. La cui esplosione s'era verificata quando Fitti e Carlos Pace s'erano aggiudicati le prime tre edizioni del Gp del Brasile valide per il mondiale, dal 1973 al 1975, a introdurre i fantastici Anni '80 e '90. Caratterizzati prima da Nelson Piquet e poi da Ayrton Senna da Silva, acerrimi rivali ma molto diversi come personaggi e simboli. Con "Beco" capace d'incarnare come nessun altro mai il catalizzatore di una voglia di riscatto, di un senso dell'orgoglio volitivo e del talento che faranno di lui non solo un idolo, ma anche un modello, un propulsore motivante per un'intera nazione - vedi il suo primo, agognato e liberatorio trionfo al Gp Brasile 1991 -, a prescindere dalle sue distinte - fin troppo distinte -, classi sociali. Tanto che la scomparsa di Ayrton sarà vissuta come tragedia nazionale, con un funerale partecipato quanto un momento indimenticabile e terribile di svolta della storia nazionale.

Ma tant'è. In una F.1 sempre più ricca e globalizzata, il Brasile sa fornire anche piloti vincenti di Gp come Barrichello, Massa e Pace e tanti altri validi e meno validi comprimari, fino a portare a trentuno il numero complessivo dei conduttori schierati fino a oggi in almeno una prova iridata. Numero che tuttavia in prospettiva sembra destinato a non crescere per un pezzo.

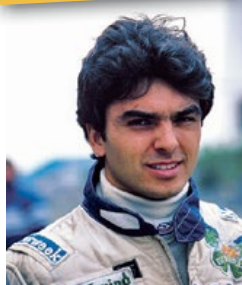


Barrichello 1993-2011

Serra 1981-1983



Boesel 1982-1983



Moreno 1982-1995



Diniz 1995-2000



Marques 1996-2001



Bernoldi 2001-2002



Da Matta 2003-2004



UNA LUNGA STRISCIA CHE SI INTERROMPERA

Dopo aver visto all'opera ben 31 piloti brasiliani in 53 differenti stagioni all'interno di 68 mondiali F.1 disputati, in chiave 2018 nessuno sembra pronto a cogliere l'eredità di Felipe Massa. Destinato per un lasso di tempo apparentemente non brevissimo a restare l'ultimo tra i suoi connazionali ad aver corso nei Gran Premi

Scenari mica troppo rosei

E dire che in Brasile certo non mancano ricchi ragazzi in grado di farsi mantenere una carriera proiettata verso le più alte vette dell'automobilismo. Ciò che manca rispetto al passato, evidentemente, è il talento individuale capace di fare nettamente la differenza scalando in fretta le vette d'avvicinamento alla F.1. E non solo. Dando un'occhiata in lungo e in largo alle varie categorie di monoposto, si scopre che mai come ora il Brasile è in crisi generazionale dal punto di vista dei piloti. Quest'anno a portare a casa titoli di rilevanza internazionale sono stati Lucas DiGrassi in Formula E e il buon Pietro Fittipaldi, freschissimo campione nella World Series Formula V8 3.5. In più, per restare in famiglia, il baby Enzo Fittipaldi si è rivelato valido in F.4, tra i piloti della Ferrari Driver Academy. Ma, oltre loro, senz'altro degni di rispetto, a livello di fresche speranze non c'è tantissimo.

Hoffmann 1976-1977



Ribeiro 1976-1979



N. Piquet 1978-1991



A. Senna 1984-1994



Gugelmin 1988-1992



C. Fittipaldi 1992-1994



Rosset 1996-1998



Zonta 1999-2004



Burti 2000-2001



Pizzonia 2003-2005



B. Senna 2010-2012



Di Grassi 2010



Nasr 2014-2016



In IndyCar il vecchio Helio Castroneves è giunto quarto nella generale e il veterannissimo Tony Kanaan decimo. Con Helio che nel 2018 in monoposto correrà solo a Indy, mentre nella serie dovrebbe affacciarsi Felipe Nasr, transfuga dalla F.1, che non disdegna neanche i prototipi Per il resto il bel lampo in F.2 di Sergio Sette Camara, al top in gara-2 a Spa (fresco quanto sfortunato protagonista a Macao F.3), ma poi zero. In effetti in Fia F.3 il 14esimo posto di Pedro Piquet o l'anonima apparizione di Felipe Drugovich non fanno storia. Alla pari del tutt'altro che irresistibile navigare di Bruno Baptista in Gp3, mentre in Super Formula giapponese Joao de Oliveira ha preso parte solo ai test di pre-stagione. Nella stessa F.3 britannica, a sua volta declinata e un tempo gran paradiso dei giovani brasiliani più ricchi e veloci, l'unico in lizza, Guilherme Samaia, ha terminato 13esimo, ottenendo solo un episodico podiaccio.



Piquet Jr. 2008-2009

E adesso spazio alla saudade

Venti anni fa ci si chiedeva quale sarebbe stato il brasiliano erede di Ayrton Senna, rispondendo realisticamente che purtroppo, a breve, era impossibile individuarne uno. Adesso - e evidentemente è il segno dei tempi -, è lecito domandarsi quale sarà l'erede di Felipe Massa, con la stessa realistica risposta: al momento appare non possibile intravedere un candidato credibile. E mai come ora la F.1 sta per diventare sinonimo di saudade. Dolce e struggente nostalgia del grande Brasile che fu. ●



Alonso gusta la Toyota

NANDO PERCORRE IN TUTTO 611 KM IN BAHRAIN MOSTRANDOSI VELOCE E FELICE. L'OPERAZIONE LE MANS 2018 PARTE NEL MIGLIORE DEI MODI

di Diego Fundarò



Fernando Alonso ha finalmente realizzato il desiderio di poter salire su una LmP1. Lo ha fatto la domenica successiva alla 6 Ore del Bahrain, nella giornata dedicata ai rookie test. Il due volte Campione del Mondo ha preso il volante della Toyota Ts050 Hybrid #8, affiancato da Sebastien Buemi per 10 giri solo nella sessione del mattino, per poi lasciare definitivamente il volante all'asturiano. Alonso ha utilizzato la prima parte della giornata per prendere confidenza con il prototipo giapponese, riuscendo senza problemi a chiudere 37 giri con il miglior tempo di 1'43"709, segnato nel corso del 21°, a circa un secondo e mezzo dal riferimento di Buemi.

Nel pomeriggio Alonso ha avuto la Toyota tutta per se, effettuando altri 76 giri, con una migliore prestazione di 1'43"013, a circa 6 decimi da Mike Conway, sceso in pista sulla seconda Ts050. Al termine della giornata sono stati quindi 137 i giri percorsi, per un totale di 611 km: un bel gruzzolo visto che si trattava del primo assaggio e che l'altro esor-

È STATA UNA GRANDE GIORNATA! VOLEVO SAGGIARE UNA LMP1 E HO ESAUDITO QUESTO DESIDERIO.

FERNANDO ALONSO

”

diente sulla Toyota Thomas Laurent ha effettuato 31 giri e solo al mattino.

«È stata una grande giornata! - ha dichiarato soddisfatto Alonso - Testare una vettura LmP1 è una gran cosa per qualsiasi pilota, perché queste macchine sono incredibili da guidare. Restano molto consistenti durante tutto lo stint di guida, il che è una cosa positiva. Era da tanto che volevo provare una macchina come questa e oggi ho finalmente realizzato questo mio desiderio, ne sono molto felice».

Ora ci si aspetta che a questo primo assaggio ne seguano ulteriori, magari già nei test che alcune squadre effettueranno ad Aragon a fine mese. Da parte di Toyota non è trapelata nessuna notizia al riguardo, ma è chiaro che da entrambe le parti ci sia la volontà di proseguire in questa collaborazione. L'operazione Alonso-Toyota-24 Ore di Le Mans 2018 è quindi iniziata nel migliore dei modi, ora resta solo da condurla in porto. Tutto il motorsport (e soprattutto l'Ac) ringrazia! ●



**UN ROOKIE TEST
VISSUTO CON PASSIONE**
Alonso finalmente è riuscito a provare il gusto di guidare una LMP1, con la Toyota, la vettura con cui lancia la sfida a Le Mans 2018. Intanto in Bahrain ha iniziato l'affiatamento col prototipo Ts050, nella foto grande, e col team, sopra, in alto e a fianco

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050); 2. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919); 3. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

NON SOLO L'AF CORSE
FA SUO IL TROFEO DEI TEAM,
MA PIER GUIDI TRIONFA
INSIEME A CALADO IN GT PRO
A RENDERE IL 2017 UN ANNO
MEMORABILE PER IL CAVALLINO
NELL'ENDURANCE MONDIALE.
ALLA TOYOTA LA VITTORIA ASSOLUTA
DI TAPPA IN LMP1 CON BUEMI,
DAVIDSON E NAKAJIMA



Ferrari fa il pieno

di Diego Fundarò

La Ferrari fa il pieno in Gte-Pro, con una fantastica doppietta che ha permesso ad Alessandro Pier Guidi e James Calado di laurearsi Campioni del Mondo Gt ed alla Ferrari 488 #51 Af Corse di far suo il trofeo team. Per le Rosse si è trattato di un autentico trionfo, con tanto di arrivo in parata e vittoria ceduta a 3 minuti dal termine dai futuri campioni ai compagni Davide Rigon e Sam Bird. Per le 488 Gte si è trattato della 5ª vittoria dell'anno, che ha garantito la tripletta di titoli, dopo il Costruttori già conquistato in Cina.

ESULTANZA ALLE STELLE PER IL TRIONFO ROSSO

Ferrari in parata. Af Corse al top. Rigon e Bird vincitori di tappa e Pier Guidi e Calado al top in Gt Pro. Meglio di così il Wec a Sakhir non si poteva chiudere per i nostri...



← Ancora una volta le Rosse si sono dimostrate superiori nella gestione dei pneumatici, riuscendo agevolmente a sfruttare al massimo i 4 treni a disposizione in gara. Anche a livello strategico al muretto Af Corse si è saputo capitalizzare al meglio le situazioni, in particolare nella fase di neutralizzazione arrivata a metà gara dovuta all'incidente tra Kobayashi e Christensen, sfruttata al meglio da Pier Guidi, in quel momento impegnato in un triplo turno di guida, per portarsi al comando. Nulla ha potuto la Ford Gt di Priaulx-Tincknell, che ha animato la gara nelle fasi centrali per poi calare alla distanza e chiudere 3° a oltre un minuto di distacco, come ammesso dal team manager Howard-Chappell a fine gara: «Pensavamo di riuscire a fare una strategia simile alle Ferrari, ma non avevamo il passo giusto per farlo. Il pit stop fatto a metà gara ci ha tolto ogni possibilità di successo, ma senza di quello penso sarebbe andata ancora peggio». Chip Ganassi dovrà quindi aspettare il prossimo anno per poter festeggiare il 200° successo nel motorsport. Ma se le Ford hanno conteso fino all'ultimo il successo alle Ferrari, non altrettanto si può affermare delle Porsche 911 Rsr, che alla vigilia della gara sembravano le avversarie più temibili con Makowiecki-Lietz a soli due punti dai futuri campioni. Lente in prova, dove entrambe le Gt tedesche hanno pagato quasi 1,5" di distacco dalla pole di Rigon-Calado, in gara sono anche risaliti fino al 2° posto, ma senza mai

DEVO RINGRAZIARE AMATO FERRARI, CHE HA CREDUTO TANTO IN ME E ADESSO È GIUSTO SOTTOLINEARLO

ALESSANDRO PIER GUIDI



→



PIER GUIDI, IL CAMPIONE NATIVO DI TORTONA

A lato, Alessandro Pier Guidi, tortonese al top in Gt Pro con Calado. Sotto, i due ferraristi al pit-stop: la coppia vincente ha mostrato un affiatamento perfetto, in pista e fuori

Pier Guidi la rivelazione

CHIAMATO AL DIFFICILE RUOLO DI SOSTITUIRE LO SPECIALISTA BRUNI, IL RAGAZZO NATIVO DI TORTONA HA FATTO CENTRO, SFODERANDO CLASSE E UMILTÀ





LE VOCI FERRARISTE

VORREI CHE QUESTA MIA STORIA DIVENTASSE UNO STIMOLO PER TANTI PILOTI ITALIANI: TUTTO È POSSIBILE!

ALESSANDRO PIER GUIDI



Alessandro Pier Guidi è il classico esempio del pilota che è arrivato a grandi risultati senza l'aiuto di sponsor, ma solo grazie al suo piede destro. Nato a Tortona, il prossimo 18 dicembre compirà 34 anni e molto probabilmente sarà il suo compleanno più dolce, da Campione del Mondo Gte-Pro. La sua carriera è iniziata nei kart, dove a lungo ha gareggiato con il suo amico Alessandro Balzan, conquistando per 3 volte consecutive il Torneo Industrie dal '95 al '97, quando si è anche laureato Campione Italiano Junior. Con le monoposto ha corso nell'Italiano di F3000, in A1 Gp e nella Superleague Formula, ma i migliori risultati sono arrivati dal Gt, con la conquista nel 2004 del Campionato Italiano Gt2, anche allora arrivato nell'anno del suo debutto nella serie. La sua carriera è quindi continuata tra Gt Fia e Gt Open, fino alla chiamata arrivata quest'anno dalla Ferrari, che lo ha scelto per sostituire al volante della 488 Gte Gimmi Bruni, passato

alla corte Porsche: «Se sono arrivato a essere scelto per questo ruolo è in gran parte per merito di Amato Ferrari - tiene a sottolineare Alessandro - non dico che la scelta sia stata fatta da lui, ma la sua opinione ha avuto un peso decisivo nella scelta fatta dalla Ferrari».

Unico pilota catalogato "Gold" tra tutti i "Platinum" della Gte-Pro, Pier Guidi ha vissuto un inizio di stagione complicata: «Dopo Le Mans non guardavo neanche la classifica, ero talmente indietro che se mi chiedevano quanti punti avevo dovevo pensarci prima di rispondere». Poi è arrivata la prima vittoria al Nurburgring, poi bissata dal successo in Texas: «Austin è stata la gara chiave della stagione, siamo riusciti a vincere nonostante una foratura stesse per compromettere tutto. Mi sono accorto del problema ad inizio giro, ma ho deciso di spingere comunque al massimo, prendendo rischi enormi. Ho raggiunto i box ed i ragazzi hanno fatto un capolavoro, con un pit stop stile F1, rispettando i tempi, appena davanti alla Porsche di Christensen. Dopo Austin ho iniziato a pensare di poter vincere il titolo».

La stagione è quindi passata attraverso la vittoria al Fuji, che ha permesso a Pier Guidi e Calado di portarsi per la prima volta al comando della classifica, posizione che non hanno più lasciato fino al termine della stagione. Ma Pier Guidi dà anche grande peso al lavoro fatto a Maranello, nelle lunghe giornate passate al simulatore: «Il nostro simulatore ha raggiunto un livello affidabilità straordinaria, ci abbiamo trascorso una quantità incalcolabile di ore e ci ha permesso di arrivare in pista ogni volta con gli assetti già definiti al 90%. Un vantaggio che credo sia stato decisivo nell'arco della stagione». Pier Guidi rappresenta oggi il classico esempio del talento arrivato a grandi risultati contando esclusivamente su ciò che di lui diceva il cronometro: «Non vorrei sembrare banale, ma mi piacerebbe che i giovani piloti italiani che non godono di grandi mezzi finanziari vedessero nella mia storia una opportunità. Vorrei dire loro di crederci sempre, come ho fatto io in questi anni e di lavorare duro. Solo così si possono raggiungere risultati che nessuno si sarebbe mai aspettato». ●

ANTONELLO COLETTA: «Quella di oggi è una giornata fantastica. Abbiamo conquistato il titolo mondiale piloti con Alessandro Pier Guidi e James Calado e ci siamo imposti anche nella classifica riservata ai team nella maniera migliore, con un arrivo in parata che la dice lunga sulla superiorità che abbiamo dimostrato in questa stagione. La gara non è stata affatto facile nella prima metà, perché le gomme erano da gestire attentamente e questo all'inizio ha significato dover accettare di stare nella bagarre, specie con la vettura 51 che si giocava il titolo. Nella seconda parte della corsa la strategia pensata per la 488 GTE di Alessandro e James ha iniziato a dare i propri frutti e, anche grazie alla neutralizzazione, siamo passati in testa. Proprio questa fase ha invece penalizzato la 71 sulla quale però sia Davide che Sam sono stati autori di una rimonta straordinaria che meritava di essere premiata con la vittoria. Bravissimi anche i team Ferrari impegnati nella classe GTE-Am, Clearwater Racing e Spirit of Race, che hanno concluso con due podi una stagione che li ha visti entrambi vincitori».

DAVIDE RIGON: «Pensavo che ancora una volta la sfortuna ci

avesse preso di mira, invece abbiamo centrato la seconda vittoria stagionale al termine di una rimonta esaltante e di un weekend quasi perfetto. La strategia era ottima e secondo me avevamo la vittoria a tiro. Poi la Full Course Yellow ci ha fatto precipitare in settima piazza. Non ci siamo dati per vinti, però, e prima io e poi Sam siamo andati a prenderci il successo che avevamo dimostrato di meritare fin dal venerdì».

SAM BIRD: «Questa è stata una gara molto particolare perché abbiamo dovuto rimontare dopo la Full Course Yellow che ci aveva fatto precipitare dal primo al settimo posto. Nel finale la vettura era splendida da guidare e rimontare è stato quasi facile, anche se di facile in queste corse non c'è nulla».

JAMES CALADO: «Questa stagione è stata perfetta! Sono diventato papà, abbiamo vinto il Mondiale costruttori e oggi pure quello piloti. È stato magnifico ma anche molto difficile: nella prima parte di gara abbiamo dovuto stare dietro e lottare nel gruppo contro gente fortissima. La strategia però nella seconda parte ci ha premiato e quando abbiamo capito che avevamo il titolo in pugno abbiamo pensato solo a gestire le gomme. La vittoria di Davide e Sam comunque è meritatissima perché senza la Full Course Yellow sarebbero stati davanti loro».

ALESSANDRO PIER GUIDI: «Vincere il titolo al primo anno in Ferrari è qualcosa di incredibile, una soddisfazione che è difficile spiegare a parole. Devo ancora rendermi conto completamente di quello che io e James siamo riusciti a conquistare ma di sicuro so che non sarebbe stato possibile senza un grande sforzo di squadra, dalla Ferrari, ad AF Corse a Michelotto. Sono felicissimo».

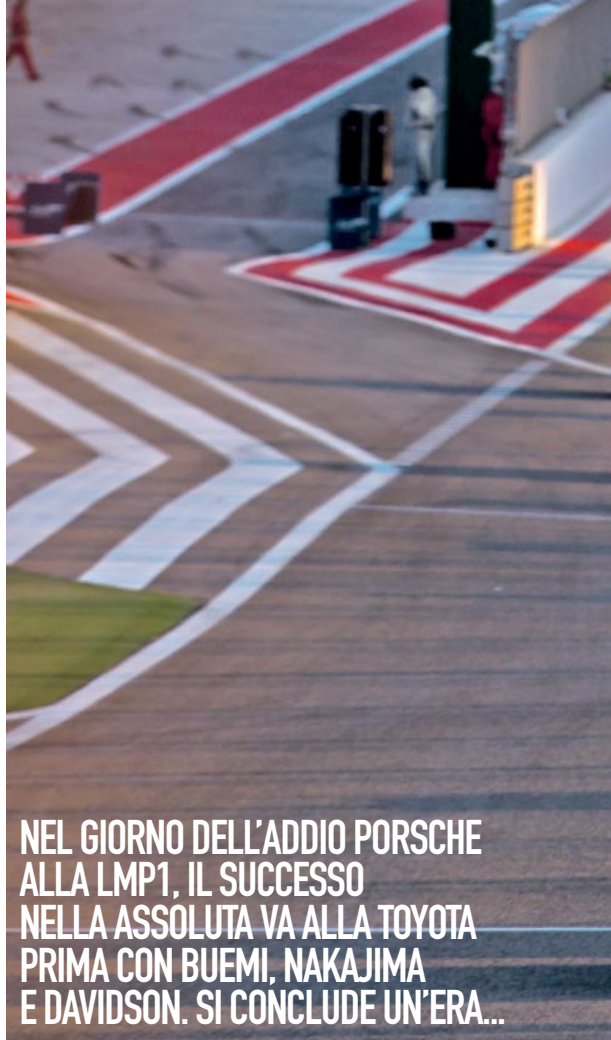




← rappresentare una reale minaccia per le Rosse, visto che al termine della quinta ora la Porsche #91 era staccata di 45" da Calado e nel corso dell'ultima ora ha dovuto anche cedere il 3° posto alla Ford. Applausi quindi ad Alessandro Pier Guidi, Campione del Mondo al primo anno da pilota ufficiale Ferrari e a James Calado, giunto alla consacrazione nella sua quarta stagione con la Casa di Maranello. A loro l'onore di mantenere le mani sul titolo iridata per i prossimi due anni, visto che la Superstagione Wec si concluderà a giugno 2019. Fino ad allora saranno loro gli uomini da battere. ●

UNA GRANDISSIMA FESTA TUTTA ROSSA!

L'Af Corse festeggia il sodalizio con la Ferrari, sopra, foriero di trofei iridati a go-go anche nel 2017. Sotto, i suoi due equipaggi al top in Gt Pro e, in basso, la Rossa dei vincitori di tappa Rigon e Bird. A destra, il via e, sotto il podio LmP1



NEL GIORNO DELL'ADDIO PORSCHE ALLA LMP1, IL SUCCESSO NELLA ASSOLUTA VA ALLA TOYOTA PRIMA CON BUEMI, NAKAJIMA E DAVIDSON. SI CONCLUDE UN'ERA...



Se si guardano le classifiche delle ultime due gare della stagione Wec si potrebbero tranquillamente scambiare, visto l'ordine di arrivo della 6 Ore del Bahrain fotocopia di quello di Shanghai. La vittoria è andata nuovamente alla Toyota di Nakajima-Buemi-Davidson, al 5° centro stagionale, il 3° consecutivo. La Ts050 #8 ha preso il comando già nel corso della prima ora e come in Cina ha solo dovuto gestire la gara sino al traguardo. La Casa giapponese poteva mettere a segno una doppietta se, ancora una volta, uno dei suoi piloti non fosse incappato in un errore in fase di doppiaggio. Se a Shanghai era stato Lopez, stavolta è toccato a Kobayashi buttare una possibile vittoria, quando è andato a scontrarsi con la Porsche di Christensen alla curva 2, causando anche la prima Full Course Yellow dopo 3 ore di gara. Con danni alla parte posteriore destra, il giapponese ha poi raggiunto i box per le riparazioni, quindi ha dovuto scontare un drive through che ha portato a 3 giri il distacco accumulato, chiudendo poi al 4° posto. Sul fronte Porsche forse ci si aspettava di più nella gara dell'addio al Wec del programma LmP1, che si è chiusa con il 2° posto di Hartley-Bamber-Bernhard, freschi Campioni del Mondo piloti LmP1, giunti a 1 giro dai vincitori, mentre i loro compagni Jani-Lotterer-Tandy non sono andati oltre il 3° gradino del podio.

Con la 6 Ore del Bahrain si è quindi chiusa l'era delle LmP1 ibride nell'endurance. Sei anni dove un regolamento estremamente aperto ha permesso a Audi, Toyota e Porsche di sfidarsi a colpi di tecnologia e budget e dove ognuno ha preso una





Toyota chiude in gran bellezza

sua strada, riuscendo ad essere comunque vincente; 50 corse dove i motori diesel Audi hanno marchiato le prime due stagioni, cedendo poi il passo nel 2014 ai V6 a supercondensatori Toyota, quindi ai turbo "down size" con batterie al litio Porsche, iridate nelle ultime tre stagioni. 17 vittorie per Porsche e Audi, 16 per Toyota, un equilibrio incredibile che ha permesso ad ognuno dei tre contendenti di lasciare un segno, meritando applausi anche nella sconfitta: l'immagine della Toyota ferma all'inizio dell'ultimo giro della 24 Ore di Le Mans 2016 ha fatto il giro del mondo, suscitato una eco maggiore di quanto non avrebbe fatto la prima meritata vittoria del marchio giapponese.

Ora si volta pagina e resterà la sola Toyota a portare in pista la tecnologia ibrida contro le LmP1 tradizionali ed una serie di modifiche previste per la "Superstagione 2018/19" saranno soggette all'approvazione del Consiglio FIA del prossimo 6 dicembre: il Campionato del Mondo verrà assegnato alle squadre, mentre rimarrà invariato il titolo piloti. Ai costruttori non sarà permesso entrare con un'auto



completa costruita secondo le normative LmP1 non ibride, ma solo fornire motori ai team. Cambierà anche il punteggio: Le Mans con il suo bottino doppio ha avuto un peso determinante negli ultimi anni e ne verrà ridotto il coefficiente che passerà da 2 a 1,5: saranno quindi 37,5 e non più 50 i punti assegnati ai vincitori di classe alla 24 Ore.

A Sebring, nella 1.500 miglia che nel marzo 2019 prenderà il via subito dopo la 12 Ore, si avrà invece un coefficiente di 1,25, che assegnerà 31,25 punti ai vincitori di classe. FIA e ACO intendono anche ridurre il tempo dei pit stop, consentendo il cambio di pneumatici durante il rifornimento. Regolamenti a parte, la novità più eclatante sarà la ormai certa partecipazione di Fernando Alonso alla prossima 24 Ore di Le Mans al volante Toyota. Arrivato in Bahrain subito prima della partenza della gara, domenica ha poi preso il volante della Ts050 per il primo test, con l'obiettivo fisso di portarsi a casa un'altra corona ed essere lui tra i protagonisti della prima, attesissima vittoria Toyota alla 24 Ore di Le Mans. ●



Senna ce la fa!

BRUNO CON LA REBELLION INSIEME A CANAL E PROST S'AGGIUDICA CORSA E TITOLO NELLA CLASSE LMP2

La Rebellion #31 di Senna-Canal-Prost ha fatto il suo gara e trofeo team LmP2, con i primi due vincitori anche della corona riservata ai piloti. Solo 10" li hanno separati al traguardo dai rivali in campionato Laurent-Jarvis-Tung sulla Oreca del Jackie Chan. Le schermaglie tra le due squadre erano già iniziate durante le qualifiche, quando Bruno Senna

ha accusato David Cheng, sull'altra Oreca DC Jackie Chan, di aver deliberatamente ostacolato il suo compagno Julien Canal nel giro di qualifica, impedendogli così di poter far sua la pole ed il relativo punto aggiuntivo, andato invece all'Alpine di Menezes-Lapierre-Negrao. In gara poi, dopo una breve parentesi che ha visto Lapierre al comando, le due rivali per il campionato hanno iniziato il loro duello, scambiandosi le posizioni in vetta a seconda del momento scelto per i pit stop. La Rebellion dei vincitori ha pagato anche 5" di penalità dovuti ad un contatto con la Manor #24, che non hanno però avuto nessun peso sulla vittoria finale.

Aston Martin campione della Gte-Am: con Dalla Lana-Lauda-Lamy hanno conquistato anche il trofeo piloti ripetendo pari pari la gara di Shanghai, con pole e vittoria al termine di una cavalcata solitaria. Nulla da fare per la Porsche di Matteo Cairoli-Dienst-Ried, che in Bahrain non è andata oltre il 4° posto, chiudendo il campionato alle spalle dei vincitori. ●

LAMY CON DALLA LANA E LAUDA AL TOP IN GTE-AM

Il vecchio Pedro Lamy, a destra, insieme a Dalla Lana e Lauda jr ha vinto la Gte-AM. Sotto, la Rebellion prima in LmP2 con Senna-Prost-Canal. In alto, il saluto alla Toyota vincente



MAZINGER, LA LEGGENDA PER LA PRIMA VOLTA IN EDICOLA. NULLA SARÀ PIÙ COME PRIMA

UFO ROBOT: GRENIZER ©1975 Go Nagai/Dynamic Planning Inc. All Rights Reserved.



COLLEZIONA I 30 VOLUMI DELLA SERIE DEDICATA AL CELEBRE ROBOT.

Ogni martedì, con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport, potrai ripercorrere le storiche avventure di Mazinger. 30 volumi in una collezione inedita per l'edicola con tutte le trasformazioni più significative del famoso gigante d'acciaio.



**OGNI MARTEDÌ
IN EDICOLA.**



Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail mazingerleggenda@corriere.it e mazingerleggenda@tuttosport.com specificando a quale volume della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

**DYNAMIC
PLANNING**
Since 1974

J-POP

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

*A € 5,99 PIÙ IL COSTO DEL QUOTIDIANO.

Attrazione **Str**

di Andrea Cordovani

VARANO DE MELEGARI - Ci sono sogni che spesso diventano realtà nella bassa valle del Ceno, trenta chilometri a sud di Parma, in quella Varano de Melegari che sembra quasi il centro del mondo quando si parla di corse. Il mondo della Dallara, di un Ingegnere straordinario e di un'azienda che trasforma profitti in tecnologia e futuro. C'è un fantastico sognatore che nel giorno del suo ottantunesimo compleanno sterza sulla Provinciale al volante del primo esemplare di Dallara Stradale. È la vettura numero uno, gialla fiammante: il tagliando d'omologazione è arrivato solo la sera prima. Ci sono uomini che lasciano il segno nella storia, ma i sognatori lasciano l'impronta nel futuro. Tra le tante ascoltate questa è una frase che più di altre dà l'esatta cifra di un vero e proprio evento, una data da ricordare: 16 novembre 2017. Un appuntamento con la Storia. Un sogno e un sognatore che quarantacinque anni dopo l'inizio della sua attività ha creato la sua prima vettura stradale che è un concentrato di tecnologia delle corse applicata al piacere della guida. ➔

NASCERANNO 600 DALLARA DA STRADA

Ecco la nuova Dallara Stradale, con alla guida l'ingegnere, sulla quale sono stati tolti i veli lo scorso 16 novembre in occasione dell'ottantunesimo compleanno di Giampaolo Dallara. Ne verranno costruite 600. La versione barchetta costa 155mila euro, quella dotata di tetto quasi trentamila euro in più. La vettura è dotata di cambio manuale o di paddle shift.

adale

L'INGEGNER GIAMPAOLO DALLARA
CORONA IL SOGNO DI UNA VITA
E COSTRUISCE LA SUA PRIMA
VETTURA DA STRADA. UN PRODOTTO
CHE ESALTA LE COMPETENZE
CHIAVE DI UN'AZIENDA VERA
ECCELLENZA DELL'ITALIA DA CORSA
CHE GUARDA SEMPRE AL FUTURO





Un prodotto unico, progettato per esaltare le tre competenze chiave dell'azienda che sono: strutture in fibra di carbonio, aerodinamica e dinamica del veicolo. Spiega l'ingegner Giampaolo Dallara: «Come si dice: ora o mai più. Abbiamo iniziato a lavorare alla Stradale quasi tre anni fa. E ora eccola qui. È più bella di quello che pensassi: è una vettura molto facile da guidare. Che all'occorrenza si può portare anche in pista ma che deve regalare il grande piacere della guida. Comunque sia è venuta meglio di quanto mi aspettavo». Svela l'amministratore delegato Dallara, Andrea Pontremoli (che sarà il possessore della vettura numero 2, colore blu): «Il progetto della Stradale era partito 7 volte ma poi, per varie ragioni, era sempre stato stoppato. Un giorno l'ingegner Dallara mi ha detto prima o poi vorrei vederla. Ora il suo sogno è in garage».

Barchetta senza portiere

Risplende in tutta la sua bellezza, adesso, la Dallara Stradale, barchetta senza portiere come le monoposto che hanno reso celebre l'Ingegnere. Un vero gioiello che ha avuto una gestazione lunga e piena di gustosi retroscena. «Dallara la voleva dura e pura: una barchetta e dotata di cambio manuale. Abbiamo discusso molto. Ma poi lo abbiamo convinto a mettere anche paddle-shift e all'occorrenza pure il tetto» puntualizza Pontremoli. E Dallara: «Perché ho voluto la versione barchetta? Perché mi ricorda i miei inizi, quando ho cominciato la mia avventura nelle corse. Avete visto che non ha le portiere ma io sono il tester perfetto per dirvi di quando sia facile salire e scendere dalla vettura. Abbiamo appositamente costruito una fiancata bassa per agevolare l'ingresso - spiega l'ingegnere - e io sono la prova vivente, con l'agilità di un ottantenne, che è facile salire a bordo. Perché l'ho fatto più volte per guidarla». Ma la Dallara Stradale, così estrema è anche facile da guidare grazie al peso contenuto e all'ottima dinamica di guida. «Sognavo un'auto - dice Dallara - che fosse versatile come una maximoto: utilizzarla per andarci a fare turismo alla domenica e se uno ne ha voglia, al ritorno fermarsi in un circuito e girare forte in pista. Poi rimettersi sulla strada di casa in tranquillità». Considerata la leggerezza, bastano i 400 Cv del motore 2300 cmc turbo di derivazione Ford EcoBoost per garantire emozioni. Può essere accoppiato a un cambio manuale a 6 marce oppure a un "robotizzato" con palette al volante. Ma la vera perla è il peso: 855 kg. E si è arrivati a questo grazie a un esteso utilizzo di fibra di carbonio. Senza contare l'efficienza aerodinamica: alla velocità massima questa macchina raggiunge un carico verticale (downforce), fra i più elevati tra le vetture Gt stradali, ossia più di 820kg alla velocità massima.

Direttore tecnico

Dopo un lungo periodo di gestazione, il progetto Dallara Stradale ha iniziato a prendere forma e consistenza nel 2015 quando venti ingegneri e cinque meccanici sono stati affidati a un Direttore Tecnico: Giampaolo Dallara. Hanno lavorato sette giorni su sette, non c'era sabato e non c'era neanche domenica. La vettura è stata concepita in un piccolo capannone, poi è stata sviluppata al simulatore e a

NUMERI DALLARA

80

MILIONI VENDITE

12

MILIONI INVESTIMENTI

600

PERSONE STAFF

34

ANNI ETÀ MEDIA

AREE DI VENDITA

4%

ITALIA

36%

STATI UNITI

30%

EUROPA

30%

RESTO DEL MONDO

IL MONDO DALLARA

VARANO
COLLECCHIO
INDIANAPOLIS



Nardò. Sottolinea Pontremoli: «I nostri clienti hanno comprato un sogno. I primi 35 hanno acquistato la Stradale (versando una caparra di 50mila euro) senza nemmeno vederla. Ne costruiremo in totale 600: 10 vetture al mese per 5 anni. La vettura base costerà 155mila euro ed è stata già acquistata da Paolo Barilla, Matteo Marzotto, Jean Alesi». Ne prenderà una anche il presidente della Ferrari Sergio Marchionne. «La vettura è omologata in Europa, Giappone, Svizzera e Regno Unito ma non in America dove arriverà solo in versione race: anche negli States abbiamo venduto diverse vetture», aggiunge ancora l'amministratore delegato dell'azienda di Varano.

La Stradale sotto casa

Sembra quasi una favola se non fosse che è una storia vera. La linea di produzione dove la Stradale vede la luce nasce nello stesso capannone in cui Dallara 1972 dava vita al suo sogno e iniziava la sua attività. Siamo proprio sotto alla casa dell'ingegnere. Qualcuno l'ha visto anche affacciarsi dall'ultima finestra in alto a sinistra e sorridere guardando i suoi ragazzi e il suo sogno prendere sempre più corpo. L'edificio, che fino al luglio scorso era deposito di un cantiere edile, è stato ristrutturato a tem-





Sottolinea il design di Granstudio: «L'Ingegnere ci spronava senza soste: "La macchina deve essere bella, non deve avere compromessi, semplice per regalare il piacere di guida". Ci spiegava il suo pensiero: "Con questa vettura voglio andare assieme a uno dei miei nipoti a mangiare il pesce a Porto Venere in Liguria poi sulla strada del ritorno magari allunghiamo un po' fino al Mugello, facciamo il best lap e poi torniamo a casa". La vettura non ha le porte e questa è stata una vera sfida. Inizialmente avevamo pensato di mettere delle prese d'aria proprio in quella posizione. Ma poi abbiamo optato per la configurazione che vedete. La vettura ha forze laterali incredibili. È un'auto estremamente aerodinamica».

La Dallara Stradale è stata sviluppata e realizzata in collaborazione con Bosch che si è occupata dello sviluppo dei principali sistemi di controllo elettronici della vettura e del motore. Spiega Bernhard Bihl, presidente Bosch: «Quello che mi ha impressionato fin dal primo momento è stato l'approccio professionale e appassionato del team Dallara, ma allo stesso tempo modesto, per trasferire la tecnologia e lo spirito delle corse in questa pura e fantastica vettura sportiva». La collaborazione con Pirelli ha permesso di sviluppare lo pneumatico interamente al simulatore, prima della realizzazione dei prototipi, sfruttando tutte le conoscenze sia nel campo del motorsport che in quello stradale, creando una reale sinergia tra i due mondi. Sottolinea Stefano Bizzi, head of ultra high performance R&D Pirelli: «Questa esperienza ha dato grande soddisfazione a Pirelli, con la convinzione di continuare la collaborazione per i progetti futuri, negli ambienti naturali in cui Dallara eccelle, tra i quali, dopo la pista, possiamo ora includere la strada, senza limitazioni». E anche l'ergonomia della Dallara Stradale è stata fatta al simulatore, il Grande Ragno che viene in soccorso come strumento che aiuta a definire l'architettura del veicolo. Per la Stradale sono servite 500 ore al simulatore.

po di record e dal 9 ottobre scorso presenta cinque stazioni della linea sulle quali vengono completate le vetture. Ne sono state vendute già quasi un centinaio. Nella configurazione di base la Dallara Stradale è una barchetta senza portiere, ma può essere personalizzata in configurazione rodaster con l'aggiunta del parabrezza. Aggiungendo un T-Frame, la vettura diventa targa. E con l'ulteriore aggiunta di due porte ad ala di gabbiano, la vettura diventa coupé. Per chi la vuole usare prevalentemente in pista, è prevista l'installazione di un'ala posteriore che permette di raggiungere eccezionali livelli di carico aerodinamico.



SOGNAVO UN'AUTO CHE FOSSE VERSATILE COME UNA MAXIMOTO DA USARE SIA IN STRADA CHE IN PISTA

GIAMPAOLO DALLARA



Tempesta di cervelli

Lo stile della vettura è stato realizzato in collaborazione con Granstudio di Lowie Vermeersch. Che racconta: «Disegnare la Dallara Stradale è stato realmente come tradurre il sogno di Giampaolo Dallara in una scultura. Un sogno radicato nella bellezza senza tempo della sua Miura e nutrito da una lunga carriera ricca di passione per le corse. La forma ha potuto evolversi in modo naturale nel corso del progetto, in continua interazione con gli ingegneri Dallara, ed è stata guidata da un chiaro senso di eleganza e armonia nelle proporzioni».



Parlano i collaudatori

«Si faccia raccontare da chi l'ha guidata e l'ha vista crescere che cosa si prova a stringere il volante della stradale», sottolinea Dallara, mentre guarda Loris Biccocchi, collaudatore-icona conosciuto quando entrambi erano alla Lamborghini. A quel tempo Loris era un ragazzino, nato e cresciuto a Sant'A-

BARCETTA, TARGA E COUPÉ

La Dallara Stradale nasce in versione barchetta ma può essere personalizzata in configurazione roadster con l'aggiunta del parabrezza. Con l'aggiunta di un T-Frame, la vettura diventa targa e aggiungendo anche le due porte ad ala di gabbiano ecco che si trasforma in una coupé



gata Bolognese, che sognava ogni volta che vedeva passare una Lambo. Un giorno un'auto si fermò. Bob Wallace (nel 1964 collaudatore Lamborghini) abbassò il finestrino e fece urlare due volte quel il suo V12: due "sgasate" dedicate al giovane Loris che hanno significato moltissimo. Fu la svolta, l'inizio della storia di Bicocchi collaudatore.

«Ho sempre avuto un grande rispetto per l'Ingegnere fin da quando lo vidi la prima volta in Lamborghini e io avevo 17 anni – racconta Loris – Da un po' di tempo l'Ingegnere mi aveva prenotato per far parte del team di sviluppo della Dallara da strada: le sue forme fanno percepire il grande lavoro sull'aerodinamica. Fin dai primi giri in pista ho capito che la vettura è un concentrato di quello per cui le vetture Dallara sono famose in tutto il mondo: telaio rigido, cinematica e sospensioni al top e un'aerodinamica che già ai 60-80 kmh si comincia ad apprezzare. È veloce e sicura: i controlli di stabilità, trazione e frenata raramente intervengono. Divertente perché si lascia pilotare e non ti mette ansia: bella sulle strade di montagna e prestazionale in pista. Un motore brillante che, accoppiato al peso limitato della vettura, ti permette prestazioni da autentica supercar». «Non ti accorgi neanche che stai andando forte», risponde l'ingegner Dallara a chi gli chiede che cosa ha provato ad effettuare il primo test sulla Stradale sul sedile di destra accompagnato da Marco Apicella, alle spalle un'ottima carriera da pilota con anche una partecipazione a un Gp di F.1 nel 1993 a Monza.

Dallara: «sulla strada tutta la mia esperienza»

Eccolo lì, l'Ingegnere. Riflette vicino al suo sogno colorato di giallo. «La Lamborghini Miura è stata la mia prima vettura. In quella macchina c'era tanta creatività: ero più giovane e più fresco quasi al limite dell'irresponsabilità; adesso sarei più prudente. Sulla Stradale ho trasmesso la mia esperienza ed è nata grazie a un lavoro davvero corale: è una vettura più matura. Quali input ho dato? Semplicità: niente fronzoli; cura aerodinamica, peso ridotto e dinamica del veicolo. Con la Stradale ho scoperto compiutamente quanto è straordinario il supporto elettronico. Grazie al contributo di Bosch e di due eccezionali collaudatori come Loris Bicocchi e Marco Apicella ho capito che questa auto è come un guanto. Affinare i supporti che può avere un pilota è stata la scoperta di un mondo nuovo che può portare questa vettura all'avvicinamento del dopo-domani. Perché ho scelto il 4 cilindri? La vettura deve essere potente ma non vuole avere la pretesa di avvicinarsi alle supercar. Questa è una macchina nata sulla lezione della Ktm e delle nostre conoscenze corsaiolo».

Ecco una grande eccellenza italiana

Il lancio della Dallara Stradale ha posto per l'ennesima volta sotto ai riflettori una grande eccellenza italiana. Il miglior passe-partout per penetrare dentro al magnifico caveau di Varano de Melegari è riassunto nelle parole di Andrea Pontremoli che sottolinea: «Dallara è al top su tre versanti: specializzazione in fibra di carbonio, dinamica del veicolo e aerodinamica. Questo è quello che facciamo». Il manager approdato a Varano dopo quasi trent'an-

SCHEDA TECNICA

Lunghezza: 4185 mm
Larghezza: 1875 mm
Altezza: 1041 mm
Passo: 2475 mm
Peso a secco: 855 kg
Trazione: posteriore
Posizione motore: Centrale, trasversale
Cilindri: 4
Cilindrata: 2300 cc
Valvole: 16
Coppia max: 500 Nm @ 3000-5000 RPM
Potenza: 400 cv @ 6200 RPM
Aspirazione: Turbocompresso
Classe di emissioni: Euro 6d
Telaio: Monoscocca e carrozzeria in carbonio, frames in alluminio
Carico aerodinamico: inferiore 820 kg *
Efficienza aerodinamica: inferiore 2,4 *
Schema: Quadrilatero articolato a triangoli sovrapposti
Ammortizzatori: 3 vie, regolabile in altezza con sistema elettrico EPA
Velocità max: 280 km/h
0-100 km/h: 3,25 sec
Ripresa 80-120 km/h 5a marcia: 3,49 sec
Ripresa 100-120 km/h 5a marcia: 8,5 sec
100-0 km/h: 31 metri
Accelerazione laterale max: inferiore 2 g *
 * riferito alla vettura in configurazione track-day omologata stradale



ni passati in Ibm sottolinea: «Il cinquanta per cento del nostro fatturato deriva dalle macchine da corsa; l'altro cinquanta per cento arriva dalle consulenze. Io e Dallara ci diamo uno stipendio e il resto lo reinvestiamo. Mi fido del manager che tutte le mattine guardo nello specchio. L'altra sera abbiamo fatto vedere in anteprima la vettura a tutti i nostri dipendenti – confessa Pontremoli – C'erano tutti accompagnati dai familiari. Mi sono sentito orgoglioso e al tempo stesso ho pensato a loro, alle loro vite, al loro impegno e alla loro dedizione e soprattutto alla grande fiducia che ripongono in noi come noi la riponiamo in loro». Attaccate alle pareti dipinte con vernice lavabile, centimetro dopo centimetro, le foto incorniciate della storia da corsa della Dallara. Immagini che ricordano di continuo la grande tradizione del Costruttore parmense e che sono anche un viatico per far sempre meglio, perché qui si guarda al futuro, la vera forza di quest'azienda che non si è mai adagiata sugli allori, che ha speso, innovato, dato posti di lavoro nella Bassa valle del Ceno trasformandola in una vera eccellenza della Motor Valley. La Dallara si è imposta in tutte le categorie, dalla F.3 alla IndyCar, e oggi costruisce i telai di F.1 del team americano Haas e andrà all'assalto della 24 Ore di Le Mans con un prototipo LmP1 realizzato per la Art.

DOPO LA STRADALE LA NOSTRA PROSSIMA SFIDA È LA DALLARA MOTORSPORT ACADEMY

ANDREA PONTREMOLI



L'importanza del territorio

«La competitività di un'azienda sta anche nel territorio in cui è inserita – riflette Pontremoli – Negli ultimi anni abbiamo investito 43 milioni di euro. Qui non ci culliamo sugli allori. Il progetto LmP1, ad esempio, lo abbiamo messo in piedi per dare la sve-



CONSULENZE

Ktm X-Box
Bugatti
Alfa Romeo 4C
Lamborghini Aventador
Cadillac LmP1
Renault RS01
Lamborghini Huracan

DALLARA NELLE CORSE

Indycar
Formula V8 3.5
Formula E
Formula 2
Gp3
Formula 3
Indy Lights
LmP2
Formulino
Super Formula

LA STORIA DELLA DALLARA



1972 anno di fondazione
1984 prima galleria del vento
1992 nuova sede
1995 seconda galleria del vento
2007 terza galleria del vento
2011 simulatore di guida
2012 sede a Indianapolis
2014 acquisizione Camattini
2016 Darc
2017 Dallara Stradale
2018 Accademia Dallara



glia ai nostri ingegneri e per darcela anche a noi: altrimenti tutti si sentono solo più bravi». Dal punto di vista sportivo anche il 2017 ha regalato grandi gioie. «Una delle soddisfazioni più grandi quest'anno, davvero enorme, è stata la vittoria alla 24 Ore di Daytona. Ricevere il Rolex Daytona con dietro scritto il nome Dallara è stato davvero un momento favoloso», puntualizza Pontremoli. E poi svela: «Dall'aprile scorso c'è lo studio per la nuova Haas. La monoposto 2018 a livello aerodinamico proporrà soluzioni davvero interessanti. Lo dico con orgoglio la Haas F.1 è il trionfo della Motor Valley».

Il nuovo sogno è l'accademia

Di solito un sognatore non si accontenta. Realizzato un sogno ne culla subito un altro. «A settembre vi voglio ancora tutti qui perché ho in ballo un altro grande sogno», dice a cena Dallara. Già perché adesso l'obiettivo è già spostato in avanti. È in costruzione una nuova palazzina che si affaccia sulla via Provinciale, proprio davanti ai cancelli d'ingresso dell'azienda. E alla fine della prossima estate verrà inaugurata. Si tratta della Dallara Motor Sport Academy, il corso di laurea in concordato

HO SCELTO IL 4 CILINDRI PERCHÉ LA VETTURA DEVE ESSERE POTENTE SENZA ESSERE UNA SUPERCAR

GIAMPAOLO DALLARA



SEI COLORI PER UN SOGNO

Possiede forme davvero accattivanti la Dallara Stradale che sarà commercializzata in 6 colori: giallo, nero, blue, rosso, grigio e bianca

con le università regionali e le eccellenze motoristiche. Una formazione in inglese per 150 iscritti che ha già fatto il giro del mondo tanto che i promotori hanno dovuto limitare le richieste.

«Un progetto che coinvolge le Università di Bologna, Ferrara, Modena-Reggio Emilia e Parma. Una laurea interateneo e interitinerante», chiosa Pontremoli. Un altro traguardo importante, l'evoluzione nel futuro del polo tecnico di Fornovo che ogni anno sforna 250 studenti pronti a camminare da soli sulle strade della Motor Valley. Questa è la storia di un grande sogno e di un sognatore che lascia impronte nel futuro. ●



BR1 LmP1 firma Dallara



GIÙ I VELI SULLA VETTURA NON IBRIDA NATA IN COLLABORAZIONE TRA BR ENGINEERING E L'AZIENDA DI VARANO. TUTTI I DETTAGLI

Alla vigilia della 6 Ore il paddock di Sakhir ha visto svelate per la prima volta le forme della BR1, LmP1 non ibrida Dallara nata dalla collaborazione tra l'azienda italiana e la BR Engineering, struttura di proprietà del magnate russo Boris Rotemberg che si avvale delle competenze dell'ingegner Paolo Catone, padre della Peugeot 908 Hdi e della BR01 LmP2 che ha corso nel Wec nel biennio 2015/16. La BR1 è spinta da un motore AER P60B, V6 di 2,4 litri turbo, evoluzione del propulsore che dal 2014 motorizzava le LmP1 Rebellion e ByKolles. L'unità inglese ha beneficiato di notevoli migliorie dal punto di vista delle prestazioni e della guidabilità, grazie a nuove testate oltre al sistema di lubrificazione ed iniezione del carburante totalmente rivisti. 1000 i chilometri di prove già portati a termine dalla nuova BR1, che era scesa in pista per il primo shake down lo scorso settembre a Varano.

Principale teatro dei test è stato il Motorland Aragon, dove al volante del primo esemplare della BR1 si sono alternati Vitaly Petrov, Sergey Sirotkin e Mikahil Aleshin, oltre agli abituali piloti Smp Victor Shaytar e Kirill Ladygin, tutti peraltro già confermati al volante dei due esem-

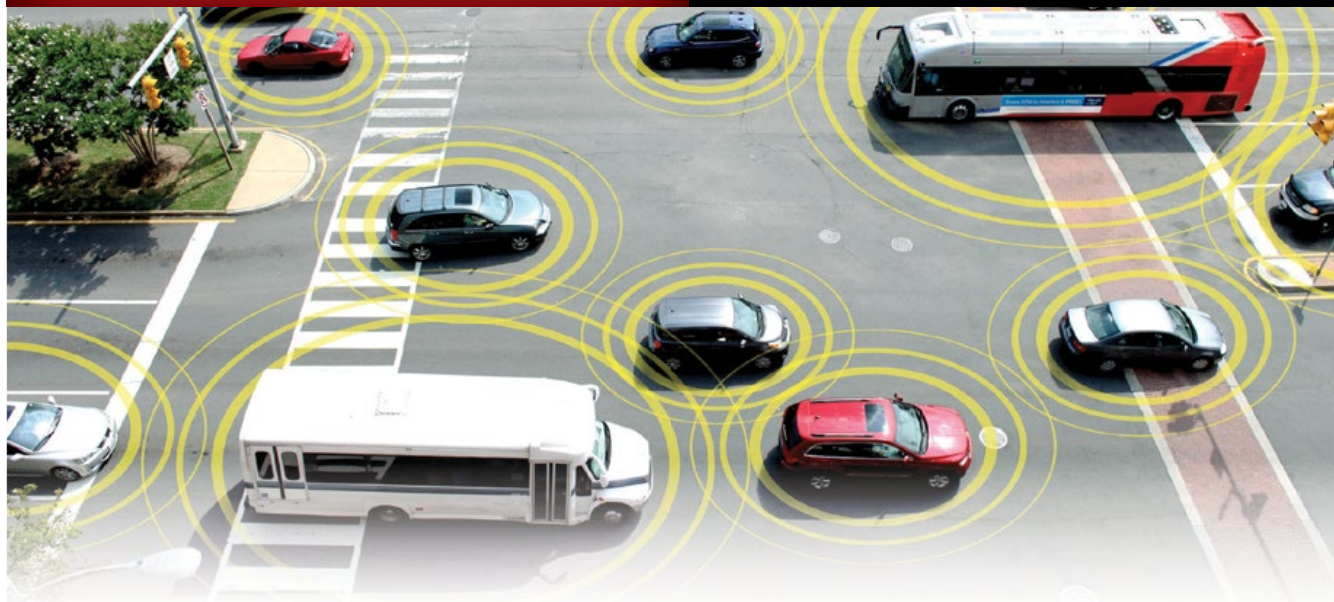
plari schierati dalla ART Grand Prix nella "Superstagione Wec 2018/19". Ma queste non saranno le sole Dallara LmP1 al via del campionato: un terzo esemplare scenderà in pista con i colori americani del team DragonSpeed, che sarà invece spinto da un motore Gibson GL458, V8 di

4,5 litri derivato direttamente dal V8 4,2, propulsore unico delle LmP2 2017. Questa vettura sarà pronta per i primi test solo a marzo 2018 e vedrà piloti già confermati Henrik Hedman e Ben Hanley, a cui si aggiungerà un terzo non ancora noto. La squadra americana continuerà inoltre a far correre la sua Oreca LmP2 in Elms, mantenendo attiva la collaborazione con G-Drive.

Diego Fundarò



Nel paddock della 6 Ore del Bahrain ha fatto bella mostra di sé la BR1 LmP1 non ibrida griffata Dallara. La vettura disputerà la Superstagione Wec 2018-2019 ed è spinta da un motore AER P60B, V6 di 2,4 Litri turbo



Smart City, le aziende si alleano con l'Università

L'intensificarsi della globalizzazione e la vertiginosa crescita demografica stanno determinando e determineranno sempre di più un aumento della domanda di trasporti oltre le attuali possibilità. Al 2050, è stato stimato che, a livello globale, il traffico associato al trasporto di persone raggiungerà valori tre volte superiori agli attuali, mentre per il trasporto di merci il valore sarà addirittura quattro volte superiore. È cosa ormai nota che il settore dei trasporti è responsabile di oltre il 25%-30% delle emissioni di anidride carbonica in ambiente urbano e appare quindi evidente come sia necessario trovare nuove soluzioni per la mobilità del futuro. Ormai non è più possibile pensare a una Smart Mobility che non sia perfettamente integrata con una Smart City. La Smart Mobility è una mobilità che è in grado di comunicare intelligentemente con le infrastrutture cittadine consentendo di ottenere un nuovo paradigma di mobilità sostenibile, nel senso di efficace, efficiente, sicura e accessibile sempre, ovunque e da chiunque. Un veicolo in grado di comunicare con un altro per prevenire un incidente, in

Il 28 novembre workshop sulla mobilità sostenibile alla Cusano: obiettivo sviluppare idee per il futuro

grado di conoscere le condizioni del traffico per "autogestirsi" e modificare velocità o percorso per ridurre consumi e tempi morti non sono più idee futuristiche, ma sempre più concrete. I concetti di Vehicle2Building o Vehicle2Grid, per cui un veicolo elettrico può essere usato, come gruppo di continuità quando necessario o come "centrale elettrica mobile" che accumula e vende energia elettrica quando conveniente, sono già in sperimentazione in Olanda, Danimarca o Germania.

L'argomento, vasto e delicato e in continua evoluzione, richiede un costante aggiornamento ed è per questo che anche quest'anno, dopo il successo delle passate tre edizioni, l'Università Niccolò Cusano proporrà un workshop sulla mobilità sostenibile. L'evento, organizzato dalla facoltà di Ingegneria dell'Università, molto interessata agli argomenti e attiva nella ricerca nel settore della mobilità sostenibile, si terrà il prossimo 28 novembre nel Cam-

pus dell'Università in via Don Carlo Gnocchi 3 a Roma.

Come ogni anno, il direttore del centro ricerche (Automotive Research Center) della Ohio State University presiederà l'evento, raccontandoci delle incredibili possibilità di risparmio di combustibile garantite da una guida assistita e autonoma. Con lui saranno presenti anche docenti di autorevoli università italiane, che toccheranno i temi da un punto di vista tecnico ed economico, e rappresentanti di realtà industriali quali Astral - Azienda Strade Lazio S.p.A., che presenterà il progetto Solar Autonomous Road, Av1, azienda leader nello sviluppo software e hardware dell'intero sistema autoveicolo e IBM, che darà testimonianza delle potenzialità dell'uso di sistemi ITS (Intelligent Transportation System) nella Smart Mobility.

Neuville

passa e chiude

IL PILOTA BELGA CENTRA LA QUARTA VITTORIA STAGIONALE CON LA HYUNDAI IN UNA GARA RICCHISSIMA DI COLPI DI SCENA E CAPOVOLGIMENTI DI FRONTE

di [Marco Giordo](#)

COFFS HARBOUR - La battaglia sugli scivoli sterrati del New South Wales c'è stata ed è stata molto accesa sino all'ultimo chilometro, nell'appuntamento finale di questa meravigliosa stagione. A trionfare alla fine è stato un felicissimo Thierry Neuville, bravo a vincere quest'anno in tre continenti diversi e a portare a casa la quar-

fotografie BETTIOL

ta vittoria stagionale per lui e per la Hyundai, dopo che all'inizio il suo compagno di squadra Andreas Mikkelsen era partito a spron battuto. Il 28enne pilota di Oslo, aveva infatti chiuso saldamente in testa la prima giornata tappa del Rally di Australia, approfittando anche dei problemi patiti dalle tre Ford Fiesta della MSport, con Ogier attardato da proble-





mi al cambio al volante, Tanak senza il diffusore dalla seconda speciale ed Evans rallentato dalle gomme DMack non a loro agio viste le alte temperature a cui si corrono le speciali australiane. A fine giornata Mikkelsen, che sugli sterrati del Nuovo Galles del Sud aveva vinto lo scorso anno regalando l'ultimo successo alla Vw Polo, grazie ad un'azzeccata scelta di gomme soft ha allungato nelle prove del pomeriggio su Kris Meeke, che aveva optato per le hard, chiudendo la prima giornata con un buon vantaggio di 20" sullo stesso Meeke e su Neuville. Il leader della corsa ha però poi rovinato tutto a Newry nella seconda speciale della seconda tappa, interrompendo una striscia di ben 32 speciali in testa alla prova de-

AL TRAGUARDO

- 1 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Wrc
in 2.35'44"8
- 2 Tanak-Jarveoja**
Ford Fiesta Wrc
a 22"5
- 3 Paddon-Marshall**
Hyundai i20 Wrc
a 59"1

La classifica completa saranno riportate a pag. 80-81

VICECAMPIONI PER LA TERZA VOLTA

La quarta vittoria 2017 (sesta in carriera) ha portato a Thierry Neuville e Nicolas Gilsoul il secondo posto nel Mondiale per la terza volta



gli antipodi, fermandosi dopo una toccata in cui ha forato i due pneumatici della fiancata sinistra della sua i20 Wrc. E così Neuville è passato in testa, ed approfittando anche dello stop di Meeke, per la rottura della sospensione posteriore della sua Citroën C3 Wrc dopo l'urto in un ponte a Welshs Creek, ha subito

blindato la corsa chiudendo la seconda tappa con 20" di vantaggio su Jari-Matti Latvala e 40" su Ott Tanak, con il pentacampione del mondo Sébastien Ogier solo sesto staccato di quasi due minuti. La tappa finale ha poi visto il pilota belga difendere la sua leadership dagli avversari, con Latvala che dopo una bella gara rovinava tutto e faceva la frittata uscendo di strada nella

power stage. «Ci tenevo particolarmente a regalare quest'ultimo successo alla squadra che ha lavorato alla grande per tutto l'anno – ha commentato alla fine un sorridente ed entusiasta Neuville –. È stato un week-end praticamente perfetto in cui non è stato facile trovare le motivazioni giuste per vincere. È stato il miglior modo per chiudere il campionato con una vittoria che ci regala il secondo posto in entrambi i campionati».

Wrc Plus promosse

Sul podio dopo la power stage di Wedding Bells sono saliti Neuville, Tanak e Paddon, tre protagonisti di questa annata al volante delle Hyundai e della Ford, le vetture che hanno scritto la storia di questa stagione. Il giusto scenario finale di questo campionato che ha promosso a pieni voti le Wrc Plus, che hanno davvero rivitalizzato e dato lustro all'immagine del mondiale rally. Perché anche quella australiana è stata una gara davvero equilibrata, incerta sino al termine, la perfetta copia di tutto un campionato in cui Ogier, Neuville e Tanak si sono dati battaglia sino alla fine. E che ha visto ben 7 vincitori diversi in 13 gare, se non è un record poco ci manca. Con Ogier che con un tatticismo perfetto ha chiuso la stagione con 232 punti contro i 268 della scorsa stagione, mentre in controtendenza è il dato del mondiale Marche, in cui alla fine la M-Sport ha fatto segnare più punti della Volkswagen nel 2016, 428 contro 377. Tanak ha chiuso la stagione e la sua lunga permanenza in M-Sport con un lusinghiero secondo posto, mentre Neuville ha ottenuto sugli sterrati del New South Wales la sesta vittoria iridata della sua carriera e per la terza volta il titolo di vice campione del mondo. E' finito così ancora una volta alle spalle di Ogier, dopo il secondo posto dello scorso anno in Hyundai e quello del 2013 quando correva in M-Sport. La sua nuova sfida ad Ogier è però già partita, Thierry vuole assolutamente vincere il titolo piloti. Come finirà però la sua scalata al trono del "Kaiser Sébastien" è ancora troppo presto per saperlo, e come diceva il buon Lucio Battisti "lo scopriremo solo vivendo". ●

CI TENEVO A
REGALARE QUESTO
SUCCESSO FINALE
ALLA SQUADRA.
HANNO LAVORATO
ALLA GRANDE!

THIERRY NEUVILLE

”



fotografie BETTIOL

UN TUFFO NEL 2018

Sébastien Ogier, sopra, ha chiuso la stagione con un quarto posto ottenuto in condizioni difficili con la Fiesta dell'M-Sport che avrà anche il prossimo anno. Podio di consolazione per Paddon, sotto, al termine di una stagione difficile. Per lui il 2018 sarà decisivo. Seconda piazza per Tanak, a destra





Ogier rimane con M-Sport

DOPO IL NO ALLA CITROËN, LA CONFERMA NEL TEAM DI WILSON È SCONTATA. GRAZIE ANCHE ALL'INTERVENTO DI FORD EUROPE

Il pentacampione del mondo grifa la stagione 2017 vincendo la sua prima power stage dell'anno, ma neanche all'arrivo si sbottona. «È stato un week-end difficile - ha detto - in cui ho patito la posizione di partenza che abbiamo chiuso vincendo l'ultima speciale della stagione. Una stagione fantastica per noi, un grazie a Malcolm Wilson e ora pensiamo a ritirare i nostri trofei. Del futuro parleremo più avanti». La sensazione è che ormai ci siamo, manca infatti ormai solo l'annuncio ufficiale, che potrebbe essere dato quando AS esce in edicola, che Sébastien Ogier l'anno prossimo correrà ancora nel mondiale con la M-Sport. Pare infatti che la Ford tramite Gerard Quinn responsabile della filiale europea, fornirà il supporto economico per permettere alla M-Sport e a Wilson di poter continuare a schierare il fuoriclasse transalpino anche il prossimo anno. La Citroen dopo un lungo tira e molla tra lo stesso Ogier e Matton, ha deciso infatti di mollare la preda commettendo probabilmente un grave errore, visto che oggi il pilota di Gap è sempre più il driver più forte in circolazione. Sébastien Ogier sa poi benissimo di essere diventato un'icona di primissimo piano della specialità, visto che con i suoi cinque titoli è tutto solo alle spalle e all'inseguimento di Loeb che è in testa a

quota nove, davanti a campioni del calibro di Juha Kankkunen e Tommi Makinen che seguono a quota quattro. E Ogier in cuor suo vuole continuare ad avvicinarsi sempre più a Loeb, visto che oggi è nel pieno della maturità e dato che grazie alla sua concretezza è anche diventato il principale trascinatore della M-Sport nella conquista di un doppio sogno iridato, che in Cumbria Malcolm Wilson e i suoi inseguivano da sempre. Un uomo felice anche nella vita, grazie alla grande storia d'amore che lo lega a sua moglie Andrea Kaiser e all'affetto per il piccolo Tim. Un pilota che però non ha perso la voglia di vincere e che nonostante i continui rumors messi in circolazione non ha ancora voglia di stare a casa e mollare i rally. Ecco perché con tutta probabilità continuerà la sua carriera l'anno prossimo al volante della Ford Fiesta Wrc della M-Sport, una squadra privata travestita da squadra ufficiale. E c'è chi è già pronto a giurare che sarà al via anche al Rally di Montecarlo del 2019, dato che la gara monegasca ha rinnovato per altri due anni l'accordo con la città di Gap, dove il cinque volte campione del mondo è nato e cresciuto. Insomma non dobbiamo far altro che aspettare, presto ne sapremo di più, i titoli di coda della telenovela Ogier iniziata nel luglio scorso sta per terminare. ●



Latvala sprecone idem Mikkelsen

IL FINNICO GETTA AL VENTO LA 2ª POSIZIONE NELLA POWER STAGE.
IL NORVEGESE TAGLIA DUE GOMME QUANDO ERA AL COMANDO

La Toyota ha mostrato gli artigli e ha fatto vedere in Australia che la Yaris Wrc Plus ha trovato davvero una buona competitività sulla terra. Con un erroraccio nella power stage Jari-Matti Latvala ha staccato una ruota e buttato alle ortiche un meritatissimo secondo posto finale sugli insidiosi e difficili sterrati del New South Wales, dopo una prestazione che ha evidenziato i grandi progressi della Wrc giapponese sulla terra medio veloce. E con le novità aerodinamiche attese per il 2018, già viste all'opera nei test recentemente effettuati in Spagna, la squadra nippo-finlandese si candida sin d'ora a diventare sempre più protagonista la prossima stagione. A Puuppola si lavora duro e si fa sul serio, oltre che sul ghiaccio e sulla terra molto veloce, la Yaris infatti va davvero forte ora anche sull'asfalto e sulla terra medio veloce. «Avrei voluto vincere l'ultima gara della stagione - ha commentato all'arrivo un deluso Latvala - un rally in cui siamo stati protagonisti, in cui ci ho provato sino all'ultimo metro, ma poi ho commesso un errore e mi sono fermato nella power stage. Chiedo scusa a tutti, in primis all'intera squadra e al mio navigatore Miika Anttila. Arriveranno giorni migliori e saremo ancora più forti la prossima stagione».

QUANTI ERRORI!

Toyota sesta con Lappi, sopra, dopo il crash di Latvala. Mikkelsen, sotto, si dispera per l'errore quando era primo. Meeke, a destra, finito fuori e poi settimo. In basso a destra, Frisiero e Scattolin



foto grafie BETTIOL





Ostberg vuole le Pirelli per il 2018

IL NORVEGESE HA CHIESTO LA FORNITURA DELLE GOMME MILANESI MENTRE SUNINEN POTREBBE CORRERE CON LA TERZA FIESTA M-SPORT

Mads Ostberg avrebbe chiesto alla Pirelli di avere a disposizione le coperture milanesi per la prossima stagione. Il pilota norvegese continuerà infatti l'anno prossimo con la sua Ford Fiesta Wrc Plus del Team Adapta Jipo Car a partecipare al mondiale e punta a farsi notare, approfittando anche della qualità delle gomme italiane.

Una richiesta interessante che permetterà di capire se la Casa della Bicocca deciderà di calzare il prossimo anno anche le nuove vetture Wrc Plus, visto che ha acquisito sinora zero esperienza a riguardo essendosi ritirata nel 2016, quando correvano le precedenti Wrc. Nel frattempo anche la DMack, dopo lo stop del rapporto con la M-Sport, sta guardandosi intorno alla ricerca di un nuovo partner, mentre per il resto ormai sono

tutte praticamente fatte le squadre per il 2018. Sono stati infatti smontati con l'ormai sicura conferma di Ogier in M-Sport, tutti i gossip venuti fuori giorno dopo giorno negli ultimi tempi. La squadra di Malcolm Wilson ha infatti già sotto contratto Evans e Camilli, e potrebbe schierare il francese alternandolo con il giovane Suninen sulla terza vettura orfana DMack. La Toyota ha già definito il suo schieramento a tre punte con Latvala, Lappi e Tanak, mentre la Hyundai schiererà in tutte le gare Neuville e Mikkelsen ed alternerà sulla terza i20 Wrc Paddon e Sordo. La Citroen invece, come già anticipato da AS, non dovrebbe schierare una terza vettura oltre alle due C3 Wrc previste per Meeke e Breen, visto il taglio del 20% del budget deciso a Satory per la prossima stagione. ●



IL VENETO CHIUDE 15ESIMO CON UNA PEUGEOT 208 AP4

54 volte Frisiero

Il 55enne gentleman driver veneto Fabio Frisiero ha collezionato in Australia il suo 54° gettone di presenza nel mondiale rally. Navigato dall'esperto Simone Scattolin, Frisiero ha affittato in loco una Peugeot 208 AP4 (una versione Asia Pacifico della 208) gommata con i pneumatici indiani Mrf. Dopo la sfortunata trasferta in Argentina, dove Frisiero aveva corso lamentando una marea di problemi su una Ford Fiesta Maxirally 1.6T reperitagli in loco da Federico Villagra, stavolta il pilota italiano si è divertito ed alla fine ha concluso la sua corsa 15° assoluto, un risultato davvero di qualità. «*Ci siamo divertiti e alla fine abbiamo chiuso alla grande* - ha commentato alla fine - *. Non è stato facile però adattarsi alla vettura e alle gomme, di certo meno performanti di quelle che abitualmente usiamo nelle nostre gare*».





Così al traguardo

Gara 13 del Mondiale Piloti e Costruttori
Coffs Harbour (Aus), 16-19 novembre 2017

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	in 2.35'44"8
2°	Tänak-Järveoja	Ford Fiesta Wrc	EST-EST	a 22"5
3°	Paddon-Marshall	Hyundai i20 Wrc	NZL-GB	a 59"1
4°	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc	F-F	a 2'27"7
5°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 3'05"6
6°	Lappi-Ferm	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 3'49"5
7°	Meeke-Nagle	Citroën C3 Wrc	GB-IRL	a 22'58"4
8°	Dalton-Allen	Skoda Fabia R5	AUS-AUS	a 24'39"6
9°	Quinn-Searcy	Mitsubishi Lancer	AUS-AUS	a 25'03"4
10°	Herridge-Hill	Subaru Impreza Wrx	AUS-AUS	a 29'52"3

Le classifiche complete sono riportate a pagina 80-81

PROVE SPECIALI VINTE: Neuville 7 su 21 (2 annullate), Mikkelsen 5, Tanak 2, Ogier, Evans, Paddon, Latvala e Breen 1. **RALLY LEADER:** Mikkelsen da ps 1 a ps 9, Neuville da ps 10 a ps 21. **POWER STAGE:** 1. Ogier in 3'32"6; 2. Tanak a 0'12; 3. Lappi a 1"7; 4. Mikkelsen a 2"1; 5. Meeke a 2"5. **I PRINCIPALI RITIRI:** Breen (uscita di strada) ps 18, Léfèbvre (incidente) ps 18, Latvala (uscita di strada) ps 21.

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	25+1	10+3	15+4	-	15+2	18+1	15+2	12+5	232
2° Neuville	5	3	15+5	25+1	25+5	18+4	15+2	25+1	8+3	-	-	18+5	25	208
3° Tanak	15	18	12+3	-	15+3	12+5	25	-	6+5	25	15+2	8	18+4	191
4° Latvala	18	25+5	8+2	12+5	10+1	2	18+1	5	0+2	6+3	-	10+3	-	136
5° Evans	8+2	8	2	-	18+4	8+3	-	4	18+4	8	6	25	10	128
6° Sordo	12+1	12	4+1	15+2	4	15	4	12	2	0+5	0+5	1	-	95
7° Meeke	-	2	25	-	-	-	-	-	4	-	25+4	6+4	6+1	77
8° Paddon	-	6+1	10	8	8	-	-	18	-	4	-	4	15	74
9° Hanninen	0+3	-	6	-	6	6	8	1	15+1	12	12+1	-	-	71
10° Breen	10	10	-	10+3	-	10	-	-	10	10+1	-	-	-	64

Mondiale Costruttori

1° M-Sport	40	33	26	-	33	37	35	25	26	40	33	40	30	428
2° Hyundai	20	20	25	40	35	33	21	43	14	10	14	30	40	345
3° Toyota	24	29	14	12	20	14	30	10	40	20	12	16	10	251
4° Citroën	10	16	29	16	6	14	12	20	18	28	35	12	8	218

LA SAGA DELLE ILLUSIONI

Perso Ogier la Citroën, sopra, si avvia verso un 2018 con i soli Meeke e Breen. La DMack, sotto a destra Elfyn Evans, quinto in Australia, ha divorziato da M-Sport e cerca un nuovo partner. Kalle Rovanpera, sopra a destra la sua Ford Fiesta R5 danneggiata, è corteggiato dalla Skoda, che lo vuole per il Wrc2

DA LUGLIO DISPONIBILI PER TUTTI

Michelin con 3 mescole terra

Anche la Michelin si prepara al prossimo campionato del mondo e dall'Australia Jacques Morelli ha spiegato quali saranno i programmi della casa di Clermont Ferrand per la stagione Wrc 2018. «Abbiamo previsto una novità già da Montecarlo - ha commentato il tecnico transalpino la cui famiglia è originaria di Borgotaro -. Li infatti presenteremo un'evoluzione delle gomme Pilot Sport, mentre relativamente ai pneumatici da sterrato il nuovo regolamento ci permetterà di utilizzare per ogni gara tre scelte diverse invece delle due previste oggi, cioè una mescola dura, una media e una morbida. A riguardo è bene precisare che le nuove mescole da terra per le Wrc Plus saranno rese disponibili a tutti i team a partire dal mese di luglio, in pratica da metà stagione». La Michelin ha poi confermato che l'anno prossimo equipaggerà le quattro Case ufficiali presenti nel mondiale - Citroën, Hyundai, Toyota e Skoda - oltre alla M-Sport che dal 2018 dovrebbe avere tutte e tre le Fiesta Wrc Plus ufficiali equipaggiate con le gomme transalpine.

Skoda vuole Rovanpera

IL COSTRUTTORE DELLA REPUBBLICA CÉCA HA PROPOSTO UN CONTRATTO A BABY KALLE PER CORRERE NEL WRC2

La Skoda Motorsport punta a mettere sotto contratto Kalle Rovanpera! Questa la notizia più importante che arriva dall'Australia dove si è corso l'ultimo appuntamento del Wrc 2 al quale ha partecipato solamente l'énfant prodige del rallyismo finlandese. Kalle si è fatto notare per aver fatto segnare dei buoni tempi, ma poi nella seconda tappa è stato rallentato da una doppia foratura che lo ha costretto allo stop e a riprendere la gara grazie al Super Rally ed a chiudere la gara a ridosso dei top ten dodicesimo assoluto. «Sono davvero soddisfatto – ha detto alla fine – perché qui era tutto difficile, più difficile anche del Galles per via del fondo spesso molto scivoloso sul quale abbiamo corso. Mi sono divertito sulle speciali asciutte, è stata un'importante esperienza, sono anche uscito di strada al mattino per la strada viscosa in mezzo agli alberi a Wedding Bells, ma alla fine tutto è andato per il meglio, ho imparato tantissime cose». Ora papà Harri si appresta a definire per il 17enne baby terribile il programma 2018, in cui Kalle parteciperà alle gare del Wrc2 nelle quali è permesso correre ad un minorenne. Al volante di quale vettura, Skoda Fabia o Ford Fiesta, resta l'enigma da scoprire quanto prima. ●

WRC2

Gara: 1. Rovanpera-Halttunen (Skoda Fabia R5) in 3.09'01".
Campionato: 1. Tidemand 158 punti; 2. Camilli 95; 3. Suninen e Kopecky 85; 5. Veiby 68; 6. Guerra 59; 7. Lempestini 56



foto grafie BETTIOL



UFFICIALIZZATA LA ROTTURA CON M-SPORT SI TRATTA AD OLTTRANZA

DMack continua. Con chi?

«Il programma DMack nel mondiale continuerà anche l'anno prossimo». Parola di Fiorenzo Brivio, che ha prontamente smentito le voci di un abbandono della marca inglese nel Wrc a favore dell'Europeo. Vedremo ancora, dunque, la DMack nel Mondiale nonostante Malcolm Wilson abbia rotto i ponti con la società fondata da Dick Cormack, nel 2018 non ci sarà più infatti la terza Fiesta ufficiale gommata con le coperture inglesi ed è stato decretato anche lo stop delle forniture per il programma Junior. Sembra che alla base ci siano dei problemi economici tra le due parti, fatto sta che sarà l'anno prossimo la Pirelli a gommare le Fiesta R2 della serie monomarca riservata ai giovani gestita dalla M-Sport in partnership con la Fia. «Abbiamo appena vinto in

Galles grazie al GS84, il nostro nuovo pneumatico da terra ultramorbidissimo – ha proseguito Fiorenzo Brivio, il 56enne tecnico milanese che da due anni lavora in DMack - e durante la stagione abbiamo dimostrato di andare forte e di poter vincere anche in Argentina ed in Finlandia. Sappiamo bene che in realtà il Mondiale è in pratica un monogomma mascherato, visto che tutte le squadre ufficiali sono sotto contratto con Michelin. Noi però ci siamo saputi difendere, ottenendo nel complesso buoni risultati. La nostra attività nel mondiale continuerà sulle Wrc Plus e sulle Wrc2, stiamo guardandoci attorno e stiamo parlando un po' con tutti. Puntiamo ad essere protagonisti anche nel 2018. Ormai la prossima stagione è alle porte, presto ne saprete di più».

GALA

Nella serata di lunedì 20 novembre, proprio mentre AS sta per uscire nelle edicole, la Wrc Promoter ha organizzato il "Gala dinner" di fine stagione. Nello spettacolare scenario del Teatro dell'Opera di Sydney sono stati premiati tutti i protagonisti del Wrc 2017.

SIT LASCIA

La società spagnola SIT lascia il mondiale. Nel 2018 il servizio di cronometraggio del campionato del mondo verrà effettuato dagli australiani della Rally Safe.

PS ANNULLATE

Nella seconda giornata il secondo passaggio sulla speciale di Newry (20,87 km) è stato annullato per problemi di sicurezza a causa di danni strutturali subiti da un ponte con supporti in legno. Nell'ultima tappa è stato poi annullato il crono di Pilbara Reverse (9,93 km) a causa delle piogge torrenziali cadute che hanno reso troppo fangose le strade di accesso alla prova.

SOLO 33 AL VIA

Con i suoi 33 partenti l'Australia non è stata il flop della stagione, visto che l'Argentina aveva fatto peggio con soli 22 equipaggi. Questo è comunque il dazio da pagare perché il Mondiale resti tale e si disputi quindi in più continenti...

LACRIME DI QUINN

Alla fine della power stage Nathan Quinn è scoppiato in lacrime. A Coffs Harbour, dove ha chiuso ottavo assoluto al volante di una Mitsubishi Lancer Evo9, si è infatti aggiudicato il titolo australiano, titolo che inseguiva da moltissimo.

NUOVA ZELANDA

La Wrc Promoter potrebbe inserire nel calendario iridato la gara degli antipodi ma stenta a decollare l'idea di un'eventuale alternanza con l'Australia. Oliver Ciesla ha sempre contatti con gli organizzatori "kiwi", che dopo la bocciatura dell'ultimora a favore della Turchia per il 2018 hanno presentato al promotore un'interessante bozza di percorso. Insomma, non mollano proprio...

IN ESCLUSIVA ROHRL SI RACCONTA E SVELA RETROSCENA E ANEDDOTI DI UNA CARRIERA DA PILOTA POLIEDRICO CHE GLI HA REGALATO DUE TITOLI IRIDATI NEI RALLY

di [Alberto Sabbatini](#)

Rally e circuiti non si incontrano mai. Pochi sono quelli che hanno attraversato questi due mondi così differenti. Uno dei pochi "eroi dei due mondi" è Walter Rohrl. Tutti sanno che questo 70enne tedesco è una leggenda dei rally (2 titoli iridati e 14 vittorie in Wrc), ma pochi ricordano che Rohrl è anche uno dei pochi artisti dei "traversi" che si possa vantare di aver vinto una gara di Endurance (la 1000 Km di Silverstone su una Porsche 935), aver dominato una corsa in salita eroica come la Pikes Peak e aver infranto record su record con le Porsche stradali sulla Nordschleife; il temibile "inferno verde" com'è chiamato tra i tedeschi il tracciato del vecchio Nurburgring. Per il suo incredibile passato va considerato uno dei piloti più eclettici che abbia mai solcato le strade o le piste. Conosce perfettamente i due mondi, perciò è uno dei pochi che può parlare con cognizione di causa delle differenti attitudini e stili tra piloti da circuito e da rally. Come i piloti di una volta, non ha peli sulla lingua. Dice quel che pensa, non ha spazio per la diplomazia. Sentirlo parlare è illuminante e sorprendente. Specialmente ascoltare Rohrl esprimere i suoi concetti in un misto di tedesco, inglese e... italiano. Già, quell'italiano che apprese proprio 40 anni fa quando passò allo squadrone Fiat e di cui ancora ricorda alcune parole. Per cui il racconto del mondo delle corse nella visione di Rohrl non può non partire da quel Rally di San Martino di Castrozza 1977 fa dove debuttò sulla 131 Abarth.

«Il passaggio da Opel a Fiat nel 1977 è stata la fortuna più grande della mia vita: Quel giorno ho scoperto finalmente cosa significava essere parte di una squadra rally di veri professionisti. Quello passato in Italia è stato il periodo più bello. Ma l'altro grande ricordo di quella prima gara con la Fiat riguarda la guida. Con la 131 Abarth scoprii all'improvviso che dovevo cambiare il mio stile di guida. Con la Opel guidavo sempre di traverso. La Fiat aveva gomme più grandi e i tecnici avevano ridotto l'angolo di sterzata, perciò il controsterzo era più limitato e quindi non era possibile mettersi tanto di traverso in ingresso curva. Così cominciai a guidare in modo più pulito, seguendo sempre una linea precisa. La 131 mi ha abituato a guidare diversamente. E quello stile pulito me lo sono portato dietro per sempre; ancora oggi, quando guido le Porsche stradali in pista, con meraviglia di tutti le uso con i controlli di guida inseriti invece che disattivati. Ho una guida talmente precisa che riesco ad andare forte senza farli intervenire. Se si attiva il controllo di trazione o di stabilità vuol dire che ho sbagliato qualcosa. L'esercizio migliore è andar forte riuscendo a non farli attivare».

I grandi gi di Walt



GETTY IMAGES



ri ter



Walter Rohrl posa sulla Mercedes F.1: lui nel 1981 avrebbe dovuto essere la punta di diamante della Casa della Stella quando pensava a un impegno nel Mondiale Rally. Ma il progetto naufragò. In basso è ritratto sulla 131 Abarth con Geistdorfer: con la Fiat il tedesco è stato campione del mondo nel 1980

- E in Fiat esplose la rivalità con Alen...

«Vero: Markku era una parte di Fiat; era in squadra da tanti anni e il mio arrivo per lui fu un colpo molto duro. Metteteci poi il fatto che subito sono andato più forte di lui... Per Alen è stata una esperienza un po' difficile. Mi diceva sempre: "mi piacerebbe tanto ammazzarti!" Ovviamente scherzava, anzi si è sempre comportato correttamente con me».

- Perché lasciasti la Fiat dopo il 1980?

«Pensavo fosse giunto il momento di guidare le macchine da rally a trazione integrale. Credevo fossimo alle porte di una nuova era rallistica: che il futuro fosse delle 4x4. Così, quando mi è arrivata un'offerta di Audi ho accettato. Poi ho provato la Quattro, e sono rimasto scioccato perché sembrava fosse storta, tanto era sottosterzante...».

- Che intendi dire?

«Le sensazioni iniziali con le 4x4 erano frastornanti

NEL 1977
IL PASSAGGIO
DALLA OPEL
ALLA FIAT È STATA
LA FORTUNA
DELLA MIA VITA
DA PILOTA

WALTER ROHRL

”

per un pilota: quando guidavi le prime auto da rally a trazione integrale sembrava come cercare di voltare frenando a fondo e girando il volante. Aveva un sottosterzo enorme. Mi fece un'impressione molto negativa e mi si raffreddò l'entusiasmo per le 4x4».

- E quindi che facesti?

«Avevo ricevuto anche un'offerta di Mercedes. A me interessava molto l'opportunità. Era un marchio prestigiosissimo che voleva tornare alle corse. Mi hanno invitato a Stoccarda, mi hanno fatto vedere tutti i loro progetti per costruire un'auto da rally per il Mondiale. I disegni erano di una macchina a motore centrale con trazione integrale. Qualcosa di rivoluzionario. Avevano l'ambizione di vincere il titolo nel 1983, per festeggiare il centenario della loro nascita. Così ho firmato a novembre per Mercedes ma tre settimane dopo, all'improvviso il consiglio di amministrazione mi convoca e mi chiede: per caso

«c'è il rischio che non riusciamo a vincere il Rally di Montecarlo, con cui inizia la stagione? Per noi sarebbe una grande tragedia, mi dicono. Io rispondo: certo che sì, questo rischio è forte perché la macchina non è ancora pronta e dovremmo iniziare la stagione con una vecchia SL500. E mi hanno risposto: "se così fosse, la stampa ci ucciderà! Ora che abbiamo assunto il migliore pilota di rally in circolazione, in caso di sconfitta per l'opinione pubblica la colpa cadrebbe interamente sulla macchina. Non possiamo correre un rischio del genere: meglio abbandonare tutto!" E chiusero all'improvviso il progetto rally. Appena un mese dopo il mio ingaggio, a metà dicembre, di colpo mi ritrovavo appiedato! A quel momento della stagione non potevo più trovare un posto altrove. Quando pensavo di aver perso le speranze, mi chiamò la Porsche e mi disse: abbiamo saputo che sei libero e sei sul mercato. Noi non possiamo permetterci di ingaggiarti perché costi troppo, ma siccome il tuo stipendio è pagato comunque da Mercedes che deve onorare il contratto, noi ti diamo un'auto e puoi correre gratis per noi. Accettai e così nel 1981 ho corso il campionato tedesco Rally, poi il Sanremo, e mi hanno fatto fare anche gare in pista, come la 24 Ore di Le Mans con una Porsche 944 dove sono finito 7° assoluto, poi la 1000 Km di Silverstone con la 935 che ho vinto».

- Poi tornasti ai rally.

«L'anno dopo, il 1982 provai a ricontattare Audi, ma loro erano veramente incazzati con me perché li avevo abbandonati a sorpresa l'anno prima. Così disputai una stagione con la Opel sulla Ascona 400 a trazione posteriore vincendo di nuovo il Mondiale e battendo proprio l'Audi. Nel 1983 passai di nuovo alla Fiat e guidai la Lancia 037: vincemmo il titolo Costruttori battendo le Audi. Nel 1984 l'ingegner Piech, allora il grande capo di Audi, disse ai suoi: per quanto potrà costarci ingaggiare Rohrl, sarà sempre più economico prenderlo con noi che correrai contro e farci battere da lui. Così nel 1984 ho firmato con Audi un contratto a lunghissimo termine e ho corso per loro fino al 1992».

- Perché hai lasciato Audi?

«Nel 1987 Audi si è ritirata dai rally. Volevano entrare nelle gare in pista e mi chiesero se, vista la mia esperienza, ero interessato a sviluppare macchine da corsa per i circuiti. La cosa mi incuriosiva e così accettai. Svolsi collaudi per loro sviluppando prima la Audi per l'Imsa nel 1989, poi nel 1991 la prima loro vettura Dtm. Finché nel 1992 mi chiesero di mettere a punto una Audi A4 a trazione anteriore per le gare turismo. Ma quello era troppo. Mi rifiutai di farlo. Figurarsi: un'auto a trazione anteriore da pista! Dissi no grazie, e il mio sodalizio decennale con Audi finì così».

- Ed è a quel punto che è ritornata alla carica la Porsche?

«Esatto. Due giorni dopo aver lasciato Audi il grande capo della Porsche mi chiese: "ma davvero Audi ti lascia libero?" Io risposi di sì e lui mi disse: allora da domani sei il nostro capo collaudatore per le prove. Da quel giorno di 25 anni fa lavoro per loro. Ho svolto i collaudi e lo sviluppo di tutte le Porsche in questi anni fino alla 918 Spyder. Lavoro ancora per Porsche ma come ambassador del marchio. Mi

LA CATEGORIA
REGINA DELLE
CORSE IN AUTO
SONO I RALLY
ED È ANCHE
QUELLA
PIÙ SELETTIVA

WALTER ROHRL

”

diverto a guidarle ma non delirero più le auto».

- Qual è la macchina che ricordi con più affetto nella tua carriera?

«La Porsche 904 del 1964».

- Come la 904? Un'auto di oltre cinquant'anni fa! Con un motore 4 cilindri da nemmeno 200 cavalli?

«Sì, ma era fantastica, mi piaceva da impazzire. Non era molto potente, ma pesava appena 600 kg. Vado pazzo per le auto leggere e agili».

- Perché il peso ridotto è così importante per te?

«Il peso eccessivo nella guida di un'auto può distruggere tutto; in frenata condiziona gli spazi di arresto; nelle curve il peso aumenta la forza centri-



SUTTON-IMAGES.COM





SUTTON-IMAGES.COM



Walter Rohrl è nato a Regensburg il 7 marzo del 1947. Ha vinto due titoli iridati. Il primo con la Fiat nel 1980 (a Torino era approdato nel 1977) e due anni dopo con la Opel. Ha chiuso la sua carriera da rallyista con l'Audi

fuga e la macchina sbanda. Io odio il peso in eccesso. Anche nei confronti del mio fisico: guarda come sono magro a settant'anni!»

- **Quindi sei della stessa opinione di Colin Chapman, il fondatore della Lotus, che diceva: meglio un chilo in meno su un'auto che un cavallo in più...**

«Sì, a patto che il concetto di risparmiare peso non renda pericolosa la macchina. Come purtroppo succedeva con certe Lotus».

- **Di tutti i piloti da rally con cui hai corso quale ti ha impressionato di più?**

«Alen. Il più bravo è stato lui: Markku Alen. Anche Toivonen era un pilota veloce, ma era pazzo. Nel 1982 eravamo in squadra insieme, io e Toivonen, nella Opel. Ricordo che in una delle prime gare insieme soffriva a starmi dietro. Nella 1ª ps era stato 10" più lento di me, così cominciai a darci dentro sempre di più. Nella 2ª fu 5" più lento, nella 3ª fece un tempo uguale al mio finché nella 4ª ha fatto un errore che gli ha fatto perdere 30" di colpo. Voleva sempre strafare e lo pagava».

- **Quale ritieni che sia stata la tua dote più grande come pilota di rally?**

«Il feeling. La sensibilità nel trovare il limite estremo della macchina. Ai miei tempi dovevo sempre stare attento a non provocare rotture. Trovare il limite senza danneggiare nulla. All'epoca contava molto sapere come andar forte senza strapazzare la meccanica; oggi è meno importante. Le ps so-

no corte, le auto si riparano più frequentemente».

- **E fra i piloti di rally attuali chi ti piace?**

«Ogier è quello che mi impressiona di più. Anche Neuville è uno veloce, ma prende troppi rischi e spesso li paga. È un piccolo Toivonen. Il migliore è Ogier. Non dimenticate che quest'anno Ogier ha corso con una Ford tutto sommato privata contro ben 3 squadre ufficiali. È stato impressionante. E grande merito va anche a Malcolm Wilson per i risultati che ha raggiunto con il suo team».

- **Non hai citato Loeb. Come mai? I suoi 9 titoli iridati non bastano a renderlo il più grande di tutti?**

«Beh, Loeb è stato un grande pilota di rally. Ma per 9 anni ha sempre avuto fra le mani la macchina migliore di tutte».

- **Le macchine da rally di oggi sono compatte e piene di elettronica: per te è giusto che siano così o vorresti auto meno estreme?**

«Il problema è che oggi come oggi il pilota è sempre meno importante. Prevale la tecnologia. Se io corressi oggi, sarebbe molto più difficile per me vincere. Le mie qualità non farebbero la differenza».

- **Tu che sei un pilota poliedrico che ha corso e vinto in diverse specialità, quale ritieni sia la categoria più impegnativa e difficile?**

«La regina del motorsport, come specialità, sono i rally. Sono senza dubbio la categoria motoristica più selettiva. Se vuoi essere un campione nei rally devi possedere quella speciale sensibilità, quel feeling nel sapere andare forte che è tipico del pilota. In pista questa dote può non essere indispensabile. Sui circuiti puoi imparare ad andare forte man mano che guidi. A furia di ripassare sempre nelle stesse curve, riesci a farle più velocemente. I piloti che in pista procedono in modo matematico riescono lo stesso ad essere vincenti anche se non sono proprio di talento assoluto. Ma nei rally se non hai quella speciale sensibilità che è di pochissimi, non arriverai mai a vincere».

- **Quindi per te una 24 Ore di Le Mans è meno impegnativa dei rally?**

«Vuoi la verità? Le Mans per me è una gara noiosa. Perché è il circuito che è troppo semplice. Troppo facile per fare la selezione tra i piloti. Per i primi 10 km vai sempre dritto! A mio avviso Le Mans è una corsa per ingegneri. Una sfida fra di loro per chi mette meglio a punto la macchina. È l'ingegnere che può essere orgoglioso in caso di vittoria a Le Mans perché ha compiuto un'impresa, non il pilota. Viceversa, su una pista come il vecchio Ring è il pilota che può essere orgoglioso di una vittoria. Il Nurburgring sì che è automobilismo vero. Io ho disputato una intera gara a Le Mans guidando per 24 ore. Quando ho tagliato il traguardo, ero talmente poco affaticato che mi sono cambiato e trenta minuti dopo mi sono rimesso al volante della mia auto per tornare a casa. Mi sono fatto altri 1200 km di strada appena finita la corsa per rientrare a casa mia. Vuol dire che non ero abbastanza affaticato. E questo perché il circuito non è impegnativo».

- **Per te è più impegnativo un giro del Vecchio Ring o una ps sul Turini innevato o una ps del Sanremo su terra?**

«Se tutti i circuiti fossero come il vecchio Ring mi sarebbe piaciuto dedicarmi completamente alle

LA 24 ORE DI LE MANS È UNA GARA NOIOSA PERCHÉ IL CIRCUITO È TROPPO SEMPLICE. MEGLIO IL VECCHIO 'RING'!

WALTER ROHRL



I GRANDI GIRI DI WALTER

gare in pista. Perché chi guida trova soddisfazione soprattutto vivendo di improvvisazione al volante. Ma io l'improvvisazione costante e totale l'ho avuta soltanto con le auto da rally».

- Sei appassionato di F.1?

«Sì certo, la seguo come tanti. Sono anche un grande tifoso di Vettel. Purtroppo quel discorso che facevo prima, sul fatto che oggi il pilota è sempre meno importante, vale soprattutto in F.1. Tre anni fa avevo previsto che la Mercedes non si sarebbe potuta battere nella Formula ibrida. Ci vuole un drastico cambio regolamentare per sovvertire i valori in campo perché così c'è poca competizione. Sono troppo forti».

- Per te a parità di titoli mondiali vinti è più forte Hamilton o Vettel?

«Hamilton è uno senza compromessi. Ma in prova si vede che Vettel spesso riesce ad essere più veloce di Hamilton, o comunque veloce quanto lui, nonostante la Mercedes in qualifica sia più rapida della Ferrari».

- C'è un pilota con cui non vorresti mai misurarti in una sfida testa a testa nell'ultima speciale di un rally?

«Contro Latvala. Perché è matto. Se è fortunato e se arriva senza incidenti all'ultima ps, è imbattibile. È velocissimo. Il problema è che guida sempre oltre il 100% e si prende tantissimi rischi».

- Tra i pistaioli c'è qualcuno matto come lui?

«Ora no. Prima c'era Kubica. Infatti si vede quanti incidenti ha avuto».

- E com'era invece Raikkonen rallista?

«Per essere un pilota di F.1 andava bene, ma si vedeva che non era sufficiente quel che faceva. Gli mancava qualcosa».

- Perché un pilota F.1 anche dotato di grande talento non riesce mai a essere veloce nei rally?

«Il problema è questo: quando un pilota inizia a 5 anni a guidare il kart, si abitua mentalmente agli spazi di sicurezza che ci sono. E questo, crescendo, diventa un elemento che influisce inconsciamente nella sua guida. Sa che se affronta una curva troppo velocemente e sbaglia, non gli succede niente. Ma se dovesse passare ai rally cambierebbero tutti i suoi riferimenti ed i parametri di guida. Scoprirebbe che quell'albero nel bel mezzo dell'esterno della curva non si sposta, che il precipizio che lambisce la strada rimane lì. Per cui a quel punto il pilota che viene dalla pista, abituato a un mondo diverso, quando il rischio diventa elevato tira su il piede del gas, oppure frena. A meno che non si comporti come Kubica, che guidava sempre oltre il 100%. Ma poi il rischio di incidente diventa davvero troppo frequente...».

- Se un pilota da rally in un gara ipotetica dovesse sfidare uno da pista su un circuito metà asfalto e curve veloci, metà tornanti e sterrato, chi vincerebbe?

«Ti rispondo con un aneddoto. La prima volta che ho vinto il titolo mondiale rally, gli sponsor hanno organizzato una sfida simbolica fra me e un campione di F.1 dell'epoca: Emerson Fittipaldi. Io ho guidato la sua F.1 a Silverstone e lui la mia 131 Abarth su 5 km di ps. Io ero troppo alto per guidare come si deve una F.1 ma con tanta buona volontà ho po-



RALLISTA VELOCE IN PISTA

Oltre a centrare 14 vittorie nel Mondiale Rally, sopra eccolo mentre festeggia il successo a Montecarlo nel 1980, Walter Rohrl ha ottenuto ottimi risultati anche quando è stato chiamato a correre in pista

tuto sistemarmi sul sedile e fare 7-8 giri tirati. Non di più. Alla fine ho segnato un tempo sul giro, a Silverstone, superiore di appena 2,8" rispetto a quello di Fittipaldi. Poi ci siamo scambiati le auto e abbiamo guidato la mia 131 da rally in una ps di 5 km su sterrato, dentro una foresta. In quel frangente io sono stato 28" più veloce di Fittipaldi. E sai perché? Semplicemente perché c'erano gli alberi! Per un pilota di F.1 andare forte tra gli ostacoli diventa una barriera psicologica troppo grande. Ecco perché il rally è la categoria regina del motorsport. In pista puoi abituarti ad andare forte. Nei rally non vai forte se non hai una certa sensibilità dentro». ●

SUTTON-IMAGES.COM





*All you need
for Christmas*



Quest'anno **gioca d'anticipo** e preparati al Natale scegliendo gli alleati migliori. Lo **Speciale Grandi Feste** di **Cotto e Mangiato** magazine ti aspetta in edicola con tante ricette e suggerimenti che renderanno la tua tavola delle feste **un vero successo**.

Cotto e mangiato

la cucina facile, veloce e di qualità



Pollara becca tutti

LA DOPPIA VITTORIA NELLO JUNIOR E NEL TRICOLORE 2RM HA LANCIATO IL SICILIANO. CHE ORA NUTRE AMBIZIONI

di **Daniele Sgorbini**

In origine a note e traversi non ci pensava proprio. Marco Pollara, Campione Italiano Junior e 2 Ruote Motrici alla seconda stagione nel Cir, ha cominciato come tantissimi ragazzi che sognano il futuro con un volante in mano: a due centimetri da terra e con un motore a due tempi che urla sul fianco. Kart, subito quelli con le ruote larghe visto che ha esordito direttamente in KF3 saltando a piè pari la 60. E poi ancora pista, in Formula 4 seguendo quella trafila obbligata che traccia la carriera di tanti giovani destinati a girare in tondo negli autodromi.

- Poi, però, la faccenda ha preso un'altra piega...

«Non ci pensavo proprio ai rally – attacca a spiegare il 21enne di Palermo – ma tutto è cambiato quando un meccanico della Formula 4 ha voluto farmi provare la sua Peugeot 106 Gruppo A (evidentemente il Leone era già nel suo destino, ndr...) in pista. Improvvisamente qualcosa è scoccato, mi si è accesa una scintilla violentissima ed è stato amore a prima vista per le ruote coperte. Di più, ho capito che il mio vero desiderio era quello di correre in strada, di fare i rally».

- Alle spalle una famiglia da corsa o di semplici appassionati?

«L'amore per le corse me lo ha trasmesso mio padre, che ha sempre avuto una grande passione per l'automobilismo. Ma lui non ha mai corso, ha sempre e solo seguito le gare da appassionato».

- Al secondo anno nel Tricolore ti sei ritrovato con la responsabilità di pilota ufficiale sulle spalle e hai centrato il doppio obiettivo, vincendo tutto quello che c'era da vincere. Prima del Ciocco ti aspettavi una stagione del genere?

«A dire il vero no, non immaginavo di poter fare tanto bene. Allo stesso tempo ci abbiamo sempre creduto e abbiamo fatto un ottimo lavoro in ogni occasione. Gli avversari che ho incontrato sulla mia strada sono stati realmente ossi duri, perché Tommaso Ciuffi sulla terra e De Tommaso sull'asfalto sono andati davvero fortissimo. Non è stato per nulla semplice batterli, ma la squadra mi ha sempre messo a disposizione una vettura perfetta, il mio navigatore Giuseppe Princiotto mi ha dato una grande sicurezza e Terenzio Testoni è stato fondamentale per aiutarmi a scegliere sempre la gomma giusta. Se da una parte alla vigilia non osavo sperare tanto, dall'altra sapevo di avere a disposizione tutto quanto serviva per ottenere il massimo».

ARRIVA DAL KART

Ha iniziato presto Marco Pollara e, dopo l'esperienza da pista, a 16 anni ha assaggiato la guida con le note nell'interfono. In pista – of course – perché prima di Kalle Rovanpera nessun 16enne ha potuto fare traversi su vere speciali in Italia ma tanto gli è bastato per capire che quello sarebbe stato il suo futuro. Dal 2012 all'inizio del 2014 il pilota palermitano s'è fatto le ossa intraversando negli autodromi, con una Clio S1600 prima e con una Peugeot 207 S2000 poi. Auto impegnative a quell'età, evidentemente formative. Tra il 2014 e il 2015 Pollara ha corso prevalentemente in Sicilia, iniziando a mettere le ruote su speciali tradizionali. L'anno successivo l'esordio nel Tricolore Junior, dove ha chiuso secondo. Un risultato che gli è valsa la chiamata in Peugeot Italia per il 2017, quando al volante della 208 R2 ufficiale ha centrato il doppio obiettivo, conquistando sia il titolo riservato agli Under sia il 2Rm.



BETTIOL

SALTANO IN ALTO

I siciliani Marco Pollara e Giuseppe Princiotto esultano per il doppio successo tricolore e ne hanno tutte le ragioni: con la Peugeot 208 R2 ufficiale hanno davvero... volato in alto



PASSANITI



NON HO ANCORA
UN PROGRAMMA
PER IL 2018:
MI PIACEREBBE
IL MONDIALE
O L'EUROPEO

MARCO POLLARA



- Adesso viene il difficile: gli altri ex-vincitori dello Junior, purtroppo, non hanno trovato la strada spianata.

«È vero - ammette Pollara - e al momento la vedo dura. Non ho ancora un programma per il 2018 anche se in cuor mio vorrei provare a uscire dall'Italia per disputare magari un programma nell'Europeo o qualche gara di Mondiale. Tutto però dipende dal budget. Intanto, voglio concentrarmi bene sul Supercorso Federale (in programma mentre questo numero di AS arriva in edicola, n.d.r.). Il resto si vedrà».

- A 21 hai ancora la ragionevole speranza di diventare un pilota professionista?

«Direi proprio di sì, io ci spero e l'obiettivo è quello. Per questa ragione vorrei far subito esperienza all'estero. Vorrei continuare a correre, semplicemente perché quando posso guidare un'auto da corsa io sono felice».

- Tu e Andrea Nucita siete le espressioni più recenti della scuola siciliana ma sono tanti i talenti arrivati dall'isola. Come te lo spieghi, conside-

IN SICILIA C'È
UNA PASSIONE
SMISURATA
PER LE CORSE
MA È DIFFICILE
TROVARE AIUTI

MARCO POLLARA



rando anche che non è affatto facile trovare aiuti?

«In Sicilia c'è una passione smisurata per le corse e per i rally in particolare. Correndo nel Cir ho confrontato diverse realtà italiane ma da nessuna parte ho trovato un calore come quello siciliano. Ho ancora negli occhi la partenza della Targa Florio numero 100 e se ci ripenso mi torna la pelle d'oca. In questo senso il clima è molto favorevole. Certo, gli aiuti sono difficilissimi da trovare e da parte mia non posso che essere grato a Luca Costantino che ha creduto in me».

- Dopo un anno in squadra con Andreucci, cosa invidi al toscano dieci volte campione italiano?

«Sarebbero tante le cose da invidiare a uno come lui - ammette Pollara - anche se in particolare mi ha colpito la sua resistenza alla fatica. In questo senso è instancabile. Ed è davvero un pilota completo. Gli ho visto fare cose incredibili. Soprattutto quando le condizioni si fanno difficili lui è in grado di fare la differenza, è capace di mettere tutti in crisi. Pure a lui devo dire grazie, perché nei miei confronti è sempre stato a disposizione». ●

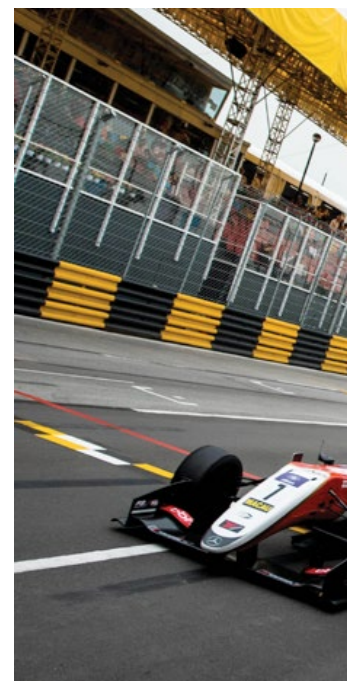
di **Alessandro Gargantini**

MACAO - Alla vigilia, il nome di due driver inglesi era in cima alla lista dei piloti favoriti per la vittoria del Gran Premio di Macao. Callum Ilott, neo acquisto del Ferrari Driver Academy, aveva stracciato tutti nella corsa del sabato, quella di qualificazione, forte di un'energia straripante e capace di rifilare quasi otto secondi al primo dei suoi inseguitori, lo svedese Joel Eriksson. Altrettanto robusta era la candidatura del protetto McLaren Lando Norris, dominatore in lungo e in largo della terza serie continentale. A conquistare il gradino più alto del podio della scintillante megalopoli d'Estremo Oriente è invece stato un perfetto outsider, il diciottenne Daniel Ticktum, che quest'anno non aveva nemmeno disputato una corsa nella serie cadetta. L'iscrizione alla classica asiatica del londinese era arrivata proprio in extremis, al termine di una stagione tutt'altro che spumeggiante nell'europeo di Formula Renault 2.0 e, a partire dalla corsa di Monza, nella GP3 Series. Dodici mesi fa, il feeling di Daniel con il cittadino di Macao era parso più che buono, e ne valeva la pena fare una puntatina per risollevarlo il morale e sanare il bilancio di una stagione altrimenti opaca. Ed ecco che il tennager che dallo scorso gennaio porta i colori della Red Bull ha trovato un accordo con la tedesca Motopark di Timo Rumpfkeil, seconda nella terza serie europea con lo junior svedese supportato dalla Bmw e intenzionato a fare un figurone nell'ex Protettorato portoghese grazie ad uno squadrone di prim'ordine, che poteva contare anche su Joel Eriksson e sul brasiliano Sergio Sette Camara, terzo con il Carlin Motorsport nella scorsa edizione. Dopo aver colto il sesto tempo nelle prove ufficiali e l'ottava piazza nella corsa di qualificazione il portacolori Red Bull non rientrava nel novero dei piloti sui quali scommettere in vista del gran premio. La corsa di Ticktum è stata caratterizzata da una cadenzata rimonta, che l'ha portato ad una manciata di giri dal temine in quinta posizione, alle spalle del leader Sergio Sette Camara, Ferdinand Habsburg, Lando Norris e Maximilian Gunther. [Og-](#)

TRIONFA TICKTUM OUTSIDER DEL GIRO RED BULL, IN UN FINALE INCREDIBILE CHE VEDE KAPPAO NEGLI ULTIMI METRI HABSBURG E SETTE CAMARA, I QUALI LOTTAVERO AL COLTELLO PER LA VITTORIA...



Macao col cuore



UNO DEI FINALI PIU' ESALTANTI NELLA STORIA DELLA CLASSICA CORSA, CON DUE POSSIBILI VINCITORI A MURO!

Ultimi metri del Gp di Macao di Formula 3 2017, Habsburg, a destra, e Sette Camara (in secondo piano, a sinistra), sopra, dopo aver lottato a coltello finiscono rispettivamente contro le barriere, lasciando campo libero all'incredulo ma felice Ticktum, giovane inglese del vivaio Red Bull che ormai pregustava un semplice ma comunque soddisfacente piazzamento sul podio. A destra, Ilott al top nella gara di qualificazione, ma poi sfortunato nella finale dove è stato classificato 15esimo



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Iltott; 2. Eriksson; 3. Camara. Gara-2 (Finale): 1. Ticktum; 2. Norris; 3. Aron.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Ticktum, il re del tutto inatteso

ANDIAMO ALLA SCOPERTA DEL TRIONFATORE DELLA CLASSICA GARA, INGLESINO CHE FA PARTE DEL VIVAIO RED BULL

Quello di Dan Ticktum è un nome nuovo, che non in molti dalle nostre parti conoscono. Nato a Londra, entrato nel mondo del motorsport grazie alla passione e ai sacrifici del padre, il teenager britannico aveva avuto una radio-sa carriera nel karting, dove aveva conquistato una lunga serie di successi tra i quali il trofeo Margutti. Passato alla formula 4 inglese, è però arrivata la prima brutta doccia fredda. Dan era un ragazzo impulsivo, che quando gli si chiude la vena tende a perdere la bussola. E nel 2015, a Silverstone, un dispetto subito dal rivale Ricky Collard lo aveva portato a superare dieci vetture in regime di safety car prima di raggiungere l'odiato collega e spedirlo platealmente fuori pista. Un vero rodeo. La MSA, autorità sportiva britannica, non aveva fatto sconti intervenendo pesantemente con una squalifica di due anni. Pesantissima, di quelle che stroncano una carriera. Gli avvocati di Ticktum, che si è cosparso la testa di ceneri dopo l'episodio e ha chiesto scusa, sono riusciti a ottenere la sospensione della squalifica dopo un anno. Ed è così ripartita in sordina una carriera che pareva compromessa e che ora sta portando il britannico su quote sempre più alte. Il londinese non si è mai dimenticato come andare forte e si è meritato l'attenzione

di Helmut Marko, che a inizio anno l'ha messo sotto contratto e che ora ha ricevuto, in pieno stile Red Bull, quanto voleva. Un brutto anatrocchio è tornato cigno, e l'ennesima storia di successo confezionata tra le bollicine del carbonato energy drink austriaco è pronta per essere raccontata. «Senza dubbio quello di oggi è il più importante successo della mia carriera. Vincere a Macao rappresenta uno dei più importanti obiettivi per un pilota prima di raggiungere la Formula Uno. Penso che anche Habsburg e Sette Camara, finiti contro le barriere all'ultima curva, meritassero la vittoria. Ma le regole di questa corsa le conosciamo tutti. Ti può dare o togliere tutto all'improvviso. Ci sono troppe variabili che impediscono di pianificare tutto alla vigilia ed oggi era decisamente

te la mia giornata - ha raccontato Ticktum nel dopo gara - Anche nel 2016 mi ero comportato bene a Macao, e spero davvero di poterci essere anche l'anno prossimo, anche perché con ogni probabilità disputerò la terza serie continentale con la Motopark. Tornando al successo di oggi, credo di essermelo davvero meritato con il doppio sorpasso alla Lisboa ai danni di Lando Norris e Maximilian Gunther. Non è stato semplice, ed ho avuto il terrore di arrivare lungo e finire la mia corsa nella via di fuga. Ma Macao premia gli audaci, sono riuscito a restare in traiettoria e ora sono qui a giocare in questa indimenticabile giornata».

È UNA GARA CHE TI PUÒ DARE E TOGLIERE TUTTO ALL'IMPROVISO ED È ANDATA COSÌ PURE STAVOLTA

DAN TICKTUM



O in gola





gettivamente, un buon piazzamento che lasciava presagire un finale di stampo conservativo. Invece, Dan ci ha creduto fino in fondo e ha approfittato della bagarre davanti a sé per infilare in un colpo solo il portacolori bavarese del Team Prema ed il campione della terza serie europea.

Arrivati all'ultima curva, Ticktum ha incredibilmente beneficiato della doppia uscita contro le barriere dei duellanti Sette Camara e Habsburg, arrivati entrambi troppo veloci alla R-bend e con le vetture danneggiate da qualche ruvido corpo a corpo nel corso degli ultimi chilometri di corsa, per conquistare la leadership della corsa. E dopo nemmeno trecento metri di corsa al comando, lo sventolio della bandiera a scacchi ha scatenato una vera e propria ovazione del pubblico macaense, scosso come al cospetto di una ricca vincita al casino. Il team Motopark, che aveva già preparato la bacheca per i festeggiamenti con il nome di Sette Camara, ha fatto giusto in tempo a cambiare le lettere del pannello prima di correre a festeggiare l'inatteso trionfatore. La piazza d'onore è finita nelle mani di Lando Norris, che a fatica ha trattenuto la delusione nel vedere sul gradino più alto del podio il connazionale che solo pochi minuti prima lo aveva superato. Terza posizione per un incredulo Ralf Aron, tredicesimo sullo schieramento, che ha riscattato un fine settimana fino a quel momento anonimo del Van Amersfoort Racing e ha consentito ai motori Mercedes, ancora una volta sopraffatti dai Volkswagen, un onorevole piazzamento sul podio. ●

BRAVO LANDO BUON PROTAGONISTA, MA LA VITTORIA GLI È SFUGGITA

Come tutti si aspettavano, Lando Norris è stato tra i grandi protagonisti di Macao F.3 con la Dallara Volkswagen del team Carlin, ma alla fine s'è dovuto accontentare del 2° posto

IL SUO COMPAGNO HABSBERG ERA PIÙ PERFORMANTE!

Norris chiude secondo

Voleva chiudere la sua esperienza nella terza serie con una bella vittoria ed ha fatto l'impossibile per essere a Macao. Secondo in qualifica alle spalle di Joel Eriksson, Lando Norris non è riuscito a mostrare la miglior versione di sé. Non è mai parso in grado di incidere e, dopo un problema alla frizione al via della manche di qualificazione che lo ha fatto precipitare al nono posto, Lando è stato protagonista di un fine settimana al di sotto dei suoi standard di rendimento. «Ho avuto problemi di degrado con le gomme. In questo week-end non siamo mai stati a posto con l'assetto» – ha spiegato Norris – «Oggi il mio compagno di team Habsburg era più veloce di me. Per numerose ragioni, nei giorni che hanno preceduto la gara non ho potuto prepararmi come avrei voluto. Cercherò ad ogni costo di tornare nel 2018 per vincere questa corsa alla quale tengo moltissimo». In questa edizione del Gran Premio ambivano al successo anche Callum Iott e Joel Eriksson, ma un contatto al termine del secondo giro ha compromesso le loro corse. Soltanto quinto ha chiuso un opaco Maximilian Gunther, il migliore tra i piloti della Prema dopo il ritiro di Callum Iott.

Sempre in casa Prema, è positivo l'ottavo posto di Guanyu Zhou. Mick Schumacher ha mostrato un ottimo ritmo prima di finire lungo alla curva Lisboa nelle prime fasi della corsa di qualifica. Il tedesco è stato costretto a rientrare nella pit-lane a causa di un problema tecnico, circostanza che non gli ha comunque impedito di siglare il giro più veloce in gara la domenica.

Huff signore di Macao

ROB VINCE PER LA NONA VOLTA, RECORD DI SEMPRE IN TUTTE LE CATEGORIE. LOTTA APERTA PER I TITOLI PILOTI E COSTRUTTORI

Le nove vittorie nel circuito dell'ex protettorato portoghese di Robert Huff rendono il britannico il pilota più vincente di sempre sul cittadino in Cina. Il pilota della All-Inkl Motorsport ha conquistato pole position e vittoria della Main Race nel weekend del ritorno del Mondiale Turismo sul difficile e spettacolare circuito che tradizionalmente chiudeva la stagione, ma che nel 2017 è penultimo appuntamento prima della tappa mediorientale in Qatar. Di sicuro "Huffy" ha potuto dimostrare la sua incredibile familiarità con i saliscendi maccaensi approfittando dell'eliminazione di zavorra dalle Citroën per questo appuntamento. Infatti tutte le C-Elysée erano a 0 kg di penalità, in virtù dei risultati ottenuti nelle ultime tre prove della stagione, a differenza degli 80 di Volvo e 70 di Honda. 0 kg anche per le Lada e 10 kg per le Chevrolet, capaci però di brillare nelle mani dell'esperto Tom Coronel che, grazie alla conoscenza di vettura e tracciato, ha ottenuto molto di più di quello che può permettere la sua vecchia auto. Infatti l'olandese della padovana Roal Motorsport è stato capace di chiudere secondo sabato e sesto domenica.

Terzo appuntamento consecutivo del Wtcc bagnato ed accorciato, con la gara di domenica talmente inondata che i piloti dicevano di sbandare anche in rettilineo, mentre quella di sabato era stata interrotta durante il sesto giro per l'incidente della Civic di Norbert Michelisz. Ma, per fortuna dell'ungherese, la bandiera rossa ha reso definitiva la classifica al termine del quinto passaggio, quan-

do era quinto. Quindi il weekend cinese ha visto "Norby" recuperare ben dieci punti al leader della classifica Thed Björk, e i due andranno a Losail a giocarsi il titolo separati solamente di 6,5 punti! Ma anche la classifica costruttori è completamente riaperta, con Volvo in testa con 804,5 punti contro i 792 di

Honda. Insomma, in Qatar sarà davvero sfida aperta, e viene da domandarsi cosa vorrà fare la Casa giapponese con Tiago Monteiro, che anche a Macao è rimasto fermo per recuperare dagli effetti del botto nei test di settembre a Barcellona. Al suo posto, sulla bianca vettura della Jas Motorsport, è salito come già in Giappone Esteban Guerrieri, che ha ottenuto un sesto ed un quarto posto. Quindi efficace come già a Motegi, e viene difficile pensare di rinunciare per il Qatar per fare posto ad un forte pilota però fermo da mesi. La scelta potrebbe essere fermare Ryo Michigami, molto lontano dai compagni di squadra per quasi tutta la stagione, ma "uscito dal letargo" in casa a Motegi e capace di un podio a Macao, primo giapponese di sempre nel Wtcc. Honda rinuncerà al suo protetto per provare a conquistare la corona?

Fulvio Cavicchi



Sopra, nono centro a Macao per Huff e, a sinistra, il mucchio selvaggio sul circuito cittadino dell'ex protettorato portoghese

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bennani; 2. Coronel; 3. Michigami. Gara-2: 1. Huff; 2. Michelisz; 3. Chilton.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Mortara sette bellezze

VITTORIA NUMERO SETTE PER EDO
NEL L'EX-PROTETTORATO PORTOGHESE
ED È UN ALTRO IRIDE PER MERCEDES

di Alessandro Gargantini



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Mortara; 2. Farfus;
3. Marciello Gara-2: 1. Mortara;
2. Frijns; 3. Engel.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

MACAO - Quando si riuniscono i migliori specialisti di vetture a ruote coperte in un plateau senza precedenti e li si getta nella mischia in uno dei più spietati ed affascinanti tracciati al mondo, il risultato non può che essere esplosivo. Ed è davvero successo di tutto nella Gt World Cup Fia finita nelle mani del portacolori della Mercedes Edoardo Mortara, che con le sue sette vittorie è considerato (non a caso...) il migliore interprete in assoluto del cittadino asiatico. "Mister Macao" ha colto in volata la suo primo successo con i colori Mercedes nell'ex-Protettorato portoghese, precedendo l'Audi R8 di Robin Frijns e la vettura gemella di Maro Engel. Il pilota tedesco si è rivelato, come da attese, il più insidioso rivale dell'italiano di Ginevra. Un problema alla tensione della batteria al restart della prima manche ha però costretto il 32enne bavarese, che

LA STELLA DI EDO
Mortara in azione
sul toboga di Macao
con la Mercedes Amg Gt3
che ha portato in trionfo
al termine di un week-end
difficile e costellato
come sempre di incidenti
anche drammatici

occupava la prima posizione, a riaccodarsi al gruppo. Una grintosa rincorsa dalla quarta fila ha portato sul finale di gara il tedesco alle spalle di Robin Frijns che, nonostante fosse al debutto a Macao, ha imparato assai velocemente i segreti.

È andata male a Raffaele Marciello, buon terzo al termine della manche di qualificazione ma successivamente costretto al ritiro a causa di problemi al sistema di raffreddamento alla sua Mercedes emersi nelle prime fasi di gara, dopo che il pilota della Casa della Stella aveva tamponato Augusto Farfus. Il brasiliano di Curitiba, che ha dovuto fermarsi ai box per rimuovere una parte di carrozzeria rimasta pericolosamente danneggiata, è brillantemente risalito fino alla quarta posizione finale davanti alle Bmw M6 gemelle di Chaz Mostert e Marco Wittmann, in quello che alla fine si è rivelato un vero e proprio dominio delle Case tedesche.

LA ZAVORRA NON FERMA LO STRAPOTERE DI MORTARA E DELLE MERCEDES

Trenta chili non bastano

Per quella che è divenuta a livello globale la corsa più importante per le vetture Gt, la Pirelli ha deciso di utilizzare un nuovo tipo di pneumatico, di una misura superiore all'anteriore (325mm contro 315mm) e una differente costruzione a parità di mescola. Di fatto, una gomma sostanzialmente diversa, dotata di maggior consistenza e in grado di offrire un rendimento migliore a temperature più basse, a fronte di un minore degrado e maggiore adattabilità alle diverse vetture. La reattività delle sette Case presenti nel comprendere al meglio il nuovo pneumatico e l'ottimizzazione della sua resa ha rappresentato certamente un aspetto importante della World Cup. Impressionante è stata la rapidità con la quale le quattro Mercedes Gt3 siano riuscite ad adattarsi al nuovo

prodotto, riuscendo grazie ad un set-up perfetto a conquistare le prime due file dello schieramento. Gli uomini della Casa di Stoccarda, presente in veste ufficiale con le vetture del Driver Academy guidate da Daniel Juncadella e Edoardo Mortara, hanno portato anche degli esperti nell'utilizzo degli pneumatici direttamente prelevati dalla squadra del Dtm. «Certo un impiego ottimale delle nuove gomme è stato fondamentale nella preparazione della corsa – ha spiegato Mortara –. Temevo molto questo aspetto, così come il balance of performance, ma tutto è andato per il meglio. Anche se dopo le qualifiche ci hanno aggiunto qualcosa come 30 chili di peso!». Dopo le qualifiche, appunto, alle quattro Gt3 della Stella sono stati aggiunti 30 kg di zavorra ma non è bastato...



La World Cup è stata tuttavia privata di numerosi protagonisti a causa di un'infernale carambola alla curva Police nella manche di qualificazione, con ben sei vetture costrette al definitivo ritiro.

«È stata una corsa davvero stressante, chiusa in volata ed affrontata in condizioni molto difficili – ha raccontato Mortara –. Abbiamo preso il via con le slick nonostante l'asfalto fosse ancora umido a causa della pioggia caduta durante la notte. La pista era molto scivolosa e nei primi chilometri ho ripetutamente rischiato di finire contro il muro ma era fondamentale riuscire a guadagnare qualche secondo di vantaggio sui miei inseguitori, che sono riuscito a gestire a fatica nel finale. Anche perché, le Audi erano molto veloci sul dritto. Questo successo è molto importante per me, dal momento che è arrivato al termine di una stagione difficile nel Dtm. Vincere un Mondiale mi consente di ar-

VINCERE
UN MONDIALE
MI CONSENTE
DI ARCHIVIARE
AL MEGLIO UNA
STAGIONE DIFFICILE

EDO MORTARA

”

chiviare nel miglior modo un'annata che altrimenti avrei considerato negativa».

Per Mortara non è stato davvero semplice gestire ben tre partenze dietro alla safety-car. La vettura staffetta si è resa necessaria per percorrere alcuni giri supplementari di ricognizione prima dello start e per liberare la pista dopo due incidenti accorsi a Lucas di Grassi e Darryll O'Young. Mirko Bortolotti, infine, non ha nemmeno preso il via a causa di un incidente nella manche di qualificazione.

L'Honda Nsx Gt3 ufficiale, affidata a Renger van der Zande, è stata coinvolta in una collisione tra le vetture di Juncadella e O'Young e costretta al ritiro. Un peccato, perché la vettura preparata dalla Jas ha impressionato per l'ottimo ritmo gara ed una posizione a ridosso del podio sarebbe stata alla portata della scuderia di Maurizio Ambrogetti e Alessandro Mariani. ●



IL CIMITERO DELLE GT

L'impressionante ammasso di vetture coinvolte nell'incidente alla curva Police, durante la qualifying race della World Cup, dove l'olandese van der Zande ha rischiato grosso

Che paura alla **Police!**

LA CURVA-IMBUTO SI TRASFORMA IN UN INFERNO PER IL CRASH DI JUNCADILLA, CON UN'AMMUCCHIATA DI BEN DODICI VETTURE

Il tracciato di Macao, unanimemente riconosciuto come uno dei più affascinanti e pericolosi al mondo, presenta nella sezione che si snoda sulla collina di Guia alcune curve cieche spesso teatro di impressionanti carambole. Si tratta di pieghe prive di vie di fuga, con le vetture in accelerazione che affrontano l'uscita tenendo un'unica possibile traiettoria. E, nel caso in cui una macchina rimanga bloccata contro le barriere, per i piloti che sopraggiungono non c'è praticamente scampo. Stiamo parlando in particolare della curva Police che collega, tramite il passaggio su un ponte, due sezioni del tracciato cittadino asiatico. E che si è trasformata in una micidiale trappola nella corsa di qualificazione della Gt World Cup. A innescare un tamponamento a catena che ha coinvolto dodici vetture (!) finite praticamente l'una dentro l'altra è stato il pilota ufficiale Amg Daniel Juncadella. Non un pivello, un fior di pilota che in passato ha pure conquistato il gradino più alto del podio del Gp riservato alle vetture della F.3. Dopo aver strisciato contro le barriere della piega del Mandarin allo start, il catalano

ha toccato la parte interna del rail alla curva Police, finendo diritto contro le barriere della parte opposta. Raffaele Marciello, che seguiva da vicino lo spagnolo, è riuscito a cambiare linea ed evitare l'impatto. «Avendo compreso in anticipo la dinamica dell'incidente, ho anticipato la frenata e ho cambiato la traiettoria. Non vedevo più la macchina di Daniel ma sapevo esattamente dove l'avrei trovata in uscita di curva - ha spiegato Lello nel dopo corsa - . C'era giusto giusto lo spazio fisico per passare, la mia macchina ha comunque urtato quella di Juncadella e si è creata

un varco, pur con qualche graffio. Dietro di me, negli specchietti ho visto l'inferno!». A rischiare di farsi molto male è stato soprattutto l'olandese Renger van der Zande, scattato molto bene al via e già alle spalle delle due Mercedes. Il pilota della Jas Motorport ha perso conoscenza dopo aver subito un doppio urto alle vertebre cervicali. Un forte effetto che gli ha fatto perdere conoscenza e orientamento, a tal punto che non si riusciva a capire dove si trovava quando ha ripreso i sensi ed è sceso dalla sua vettura. Dal canto suo van der Zande ha potuto correre regolarmente la domenica solamente grazie all'incredibile lavoro svolto dai tecnici della Jas. Nella spaventosa carambola l'Audi ha perso ben cinque vetture e soltanto "cannibalizzando" quelle di Pommer e Plentz è riuscita a racimolare i ricambi per schierarne tre la domenica. Una strategia di recupero impossibile da mettere in atto per la sola Lamborghini Huracan presente, a disposizione del nostro Mirko Bortolotti, e per la Ferrari 488 che la statunitense Scuderia Corsa aveva messo a disposizione dello specialista di Macao Felix Rosenqvist. ●



Tramonto Wsr 3.5

DOPO SEDICI STAGIONI CALA DEFINITIVAMENTE IL SIPARIO SULLA CATEGORIA. ECCO PERCHÉ È FALLITA L'OPERAZIONE RILANCIO

In Bahrain la World Series 3.5 ha recitato il suo ultimo atto. L'ultimo campione della serie è Pietro Fittipaldi, sotto, mentre festeggia



A PIETRO IL TITOLO 2017

Fittipaldi è campione

L'ultimo campione della Wsr 3.5 porta sulle proprie spalle un nome importante: Fittipaldi. Il titolo 2017 è infatti andato a Pietro Fittipaldi, nipote del due volte iridato F1 Emerson, che con il secondo posto conseguito in gara 1 a Sakhir, ha chiuso il discorso. Il brasiliano del team Lotus ha avuto la meglio in classifica generale sul russo Matveos Isaakyan, del programma Junior SMP Racing, e su Alfonso Celis, tester della Force India. Fittipaldi, come premio per la vittoria stagionale, ha avuto la possibilità di salire subito sulla Porsche 919 Hybrid LmP1 per un intenso test il giorno successivo la conquista del titolo. Peccato che il costruttore tedesco abbia deciso di uscire dal Fia Wec. Le vittorie nelle due gare di Sakhir sono andate ad Henrique Chaves, al debutto assoluto con la terza vettura AVF, e René Binder, compagno di squadra di Fittipaldi.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Chaves; 2. Fittipaldi; 3. Nissany. Gara-2: 1. Binder; 2. Fittipaldi; 3. Calderon.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

12 maggio 2002, Valencia; 18 novembre 2017, Sakhir. La World Series 3.5 è giunta al capolinea. Dopo 16 stagioni vissute intensamente, la categoria inventata dal vulcanico Jaime Alguersuari senior si è fermata definitivamente. Da qualche settimana, la notizia era iniziata a circolare con insistenza anche a seguito della rinuncia a correre in Bahrain, l'atto finale del campionato. Davanti al rischio di ritrovarsi nel 2018 con una manciata di monoposto, si è preferito alzare bandiera bianca. Alguersuari due anni fa era stato richiamato al timone della serie dagli stessi team manager presenti nel campionato dopo che nell'estate del 2015 la Renault, che proprio dalla RPM alla fine del 2004 aveva rilevato il "pacchetto" creando con grande successo la World Series by Renault, aveva deciso di bloccare le competizioni della formula 3.5 e del Trofeo RS01, proseguendo

con la sola addestrativa formula 2.0. Uno shock. Alguersuari si è allora fatto carico di mantenere in vita la Wsr. Impresa non facile senza l'aiuto di un qualche costruttore o di un grosso sponsor. Nel 2016 la WS ha corso nei weekend della Euroformula Open e del GT Open con una media di 15 vetture al via. Alcuni team avevano abbandonato dopo l'uscita di scena della Renault, altri però, sono entrati. Nel nuovo cammino intrapreso, RPM ha trovato un partner importante come Daetsu Aegis che avrebbe dovuto risolvere ogni problema, poi nel luglio scorso, è stata annunciata l'unione al campionato Fia Wec.

Sembrava una mossa vincente ma non è andata così.

Allontanarsi dal suo terreno naturale, quello delle formule, dei giovani in ascesa, ha di fatto alienato la World Series in un ambiente in cui non c'entrava nulla. Si è perso qualche pez-

zo, sono rimaste 11 monoposto, veramente poche. Il malumore è cominciato a serpeggiare, i team che caldeggiavano un aiuto economico da parte del partner di RPM (anche per attirare nuove squadre) hanno ricevuto risposte negative, l'interesse è notevolmente calato e a niente è servito lanciare un calendario accattivante con ben tre trasferte extra europee su circuiti che ospitano la F1. Tanti piloti non hanno più ritenuto la Wsr un campionato utile e così si è andati avanti alla meno peggio. Fino all'atto finale del Bahrain, dove nonostante gli sforzi di AVF e RP Motorsport che hanno schierato una terza Dallara, l'assenza del Barone Rampante e di Teo Martin non ha permesso di ampliare lo schieramento anche se non avrebbe cambiato le cose. Cala dunque il sipario su una bella serie che ha espresso ottimi piloti (su tutti Vettel, Kubica, Kovalainen e Ricciardo per non parlare del compianto Bianchi, di Vergne, Sainz e Magnussen) e weekend agonistici unici nel panorama europeo al di fuori della F1. Peccato.

Massimo Costa





TORI IN LOTTA SULLE COLLINE IMOLESI

La Lamborghini Huracan di Agostini e Hindman, sopra, ed i piloti del team Prestige Performance in festa, a sinistra. In basso a destra la vettura di Spinelli e Grenier

Agostini scatenato

IL GIOVANE ITALIANO HA DOMINATO INSIEME A TRENT HINDMAN LE FINALI MONDIALI LAMBORGHINI ED IL TROFEO NORDAMERICA

di Dario Lucchese

IMOLA - Non uno ma due titoli in un solo week-end per Riccardo Agostini e Trent Hindman. A Imola, nella World Final Lamborghini che è giunta alla quinta edizione, il binomio italo-americano ha fatto quasi un miracolo. Per il padovano ed il suo compagno di squadra tutto è iniziato con una pole (quella ottenuta da Agostini nella prima sessione di qualifiche) e due vittorie nel Lamborghini Super Trofeo Nord America, che hanno consentito all'equi-

paggio del team Prestige Performance di laurearsi campione della serie continentale con sette successi su un totale di 14 gare. Agostini è stato poi ancora il più veloce nelle qualifiche del Mondiale, dettando legge nel suo primo stint. Perfetto il suo compagno di squadra, che dopo aver perso la leadership nel pit-stop è stato autore di un sorpasso da manuale alla Rivazza nei confronti di Mikaël Grenier, in evidenza con i colori del team Antonelli assieme a Loris Spinelli. Uno dei momenti chiave di questa finale. In Gara-2 il successo è andato a Raphael Abbate e Yuki Nemoto, che appena due giorni prima avevano conquistato la loro prima vittoria nel monomarca europeo con la vettura della Vs Racing. Ma ad Agostini e Hindman è stato sufficiente il quinto posto per salire sul trono. L'italiano, per il secondo anno pilota dello Gt3 Junior Program di Lamborghini Squadra Corse, contemporaneamente protagonista del Campionato Italiano Gran Turismo dove ha conquistato due vittorie con Daniel Zampieri, pro-

prio la squadra guidata da Marco Antonelli, ha così portato a casa altri due allori, che si aggiungono a quelli del 2012, quando si è laureato campione della F.3 tricolore, e del 2015 nella Carrera Cup Italia. Fine settimana ancora sfortunato per Vito Postiglione e Jonathan Cecotto, con la Imperiale Racing autori di un miglior settimo posto. Chi ha invece fatto bene è stato l'inedito binomio della Bonaldi Motorsport formato dal campione 2015 Patrick Kujala e Richard Antinucci, terzi assoluti dietro agli stessi Abbate-Nemoto e due volte sul gradino più basso del podio. Un secondo posto in gara-2 invece per Axcil Jefferies e Rik Breukers (poleman nella seconda qualifica). Doppio titolo anche per Edoardo Piscopo e l'inglese Taylor Proto, che dopo essersi imposti nella classe Pro-Am nella serie nordamericana, si sono confermati leader nella World Final, conquistando la vittoria in gara-1 e poi ottenendo il terzo posto nella seconda gara vinta da Lucas Mauron e Nicolas Gomar. Incerta fino all'ultimo anche la classe Am, che ha assegnato il successo ai tedeschi Philipp Wlazik e Florian Scholze, i quali si sono divisi le vittorie con il veterano Massimo Mantovani. L'italiano ha difeso i colori della Imperiale Racing andando a segno in gara-2 ed ottenendo così una vittoria che aspettava da diverso tempo. Incetta di titoli anche per l'olandese Gerard Van der Horst, che dopo essersi laureato per il secondo anno di fila campione della Lamborghini Cup, si è imposto anche nel Mondiale grazie alla vittoria di gara-1 ed il quarto posto ottenuto in una gara-2 condizionata da tre safety car e una bandiera rossa, quando a mettere tutti dietro è stato il colombiano Juan Perez. ●





Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

RESI NOTI I CALENDARI PER IL 2018

Misano nel Super Trofeo

Una stagione ricca di successi per il Lamborghini Super Trofeo, quella che ha vissuto il proprio epilogo a Imola. Gli oltre 160 piloti al via nelle tre serie continentali, a cui va aggiunto il campionato Middle East lanciato proprio quest'anno, sono il fiore all'occhiello della Casa di Sant'Agata Bolognese nell'ambito del monomarca che il prossimo anno vedrà debuttare la nuova Huracán Evo. Sul circuito del Santeramo si è svolta la premiazione dei campioni di quest'anno, a cui è intervenuto anche il presidente Stefano Domenicali. Contestualmente sono state confermate le serie Europa, Asia, Nord America e appunto Middle East. Per quanto riguarda la prima, il calendario continuerà a comporsi di sei appuntamenti, cinque in abbinamento nei medesimi week-end con la Blancpain Gt Series. Il via come da tradizione a Monza (22 aprile), per poi approdare a Silverstone (20 maggio). Una novità sarà quella di Misano, dove il Super Trofeo approderà il 24 giugno. Riconfermate Spa-Francorchamps (il 27 luglio, nello stesso fine settimana della 24 Ore) e Nürburgring (16 settembre). Ancora da rivelare data e luogo della World Final 2018.



Antonelli fa suo il titolo Pro

IL TEAM EMILIANO CONQUISTA IL TROFEO EUROPA CON SPINELLI E GRENIER MENTRE LA LAMBORGHINI CUP VA A VAN DER HORST

Per **Loris Spinelli** e **Mikaël Grenier** il 17 è un numero decisamente fortunato. La coppia del team Antonelli lo ha sfoggiato sulla portiera della propria Huracán con la quale ha conquistato quest'anno sei vittorie nel Lamborghini Super Trofeo Europa. L'ultima quella ottenuta a Imola venerdì 17, che ha consentito loro di conquistare il titolo della classe Pro al termine di una volata finale a quattro. Dopo la doppia affermazione del Nürburgring, l'equipaggio italo-canadese arrivava sul Santeramo con 3 punti in più di Jonathan Cecotto e Vito Postiglione, 7 nei confronti di Rik Breukers e Axcil Jefferies, con la Gdl Racing già campioni della serie Middle East, e 12 su Raphael Abbate e Yuki Nemoto. Per questi ultimi in Gara-1 si è concretizzato il primo successo della stagione; un successo che il binomio del team di Vincenzo Sospiri si è meritato da cima a fondo, permettendogli di tenere fino all'ultimo vive le speranze nell'ottica della classifica. Eppure a giocare subito il jolly era stato Postiglione, in pole al termine della prima sessione di qualifica. Il potentino della Imperiale Racing è partito al comando ma poi è stato passato da Nemoto e dopo appena 6 minuti si è fermato ai box per una foratura causata probabilmente da alcuni detriti. È in quel mo-

mento che le sue speranze e quelle del suo compagno di squadra sono praticamente svanite. Grenier e Spinelli, viceversa, hanno concluso secondi, ipotecendo la vittoria finale. Anche perché il primo in Gara-2 si è potuto avviare davanti a tutti, andando subito in testa. Un dominio quasi indiscusso, a parte la parentesi di Nicolas Costa, balzato per un attimo al comando prima di ritirarsi dopo avere concluso in Gara-1 terzo assieme al rientrante Edoardo Liberati, campione 2015 della serie asiatica e vincitore lo scorso anno della Gt Asia Series. Sul podio sono invece saliti Breukers-Jefferies (secondi) e Cecotto-Postiglione (terzi). A proposito di titoli, per Spinelli quello conquistato in Emilia è stato il secondo, dopo avere fatto sua due anni fa la Pro-Am. Proprio in questa classe Christopher Dreyspring e Liang Jiatong si sono confermati campioni sempre con la Vs Racing, mentre per il loro rivale Kikko Galbiati la tappa emiliana è stata particolarmente sfortunata. Con il titolo Am già assegnato a Andrej Lewandowski e Teodor Myszkowski (ancora con la Vs Racing), che a Imola si sono divisi le vittorie con Raffaele Giannoni, nella Lamborghini Cup la corona è andata per la seconda volta di fila a Gerard Van der Horst. ●



JEAN-KARL S'IMPONE CON LA GOLF

Con la Golf Jean-Karl Vernay, a destra in primo piano, ha messo le mani sul titolo Tcr 2017. Sotto al centro Comini, 1° in gara-2



Tutti dietro a Vernay

ALL'ALFIERE DELLA LEOPARD RACING BASTA UN 3° POSTO IN GARA-1 PER CONQUISTARE IL TITOLO 2017. ORIOLA E COMINI SI DIVIDONO LE VITTORIE



di **Alfredo Filippone**

DUBAI - Con intelligenza e sangue freddo, due delle sue maggiori doti, Jean-Karl Vernay ha risolto la lotta per il titolo sin da gara-1 nella finalissima di Dubai. Veloce, regolare e ottimo stratega, il francese si laurea avendo vinto una sola gara, con una Vw Golf in costante crescita. «Un successo che mi fa molto piacere, perché sono riuscito a vincere un titolo anche in Turismo, dopo averne vinto in monoposto, Lmp e Gt, dimostrando di essere vincente con auto di tipi diversi», confessava con legittima soddisfazione.

All'alfiere del Leopard Racing è bastato un terzo posto in gara-1, conquistato all'ultimo giro con un bel sorpasso su Nash all'ultimo giro, per chiudere velocemente il discorso. L'aiuto di Gordon Shedden, star del Btcc e suo compagno per l'occasione, non gli è servito. Lo scozzese, dopo aver centrato la pole, non ha potuto far nulla per arginare Pepe Oriola, autore di una partenza stratosferica, che ha fatto finalmente rivincere la Seat.

Attila Tassi, il più serio rivale di Vernay, ha sofferto la scarsa forma delle Honda sul circuito negli

Emirati. Il giovane ungherese, che partiva comunque in pole sulla griglia invertita di gara-2, non ha potuto far durare la suspense fino all'ultima gara dell'anno e nemmeno segnare il gol della bandiera: punito con un drive-through per aver bruciato la partenza, ha dovuto sudare per agganciare un quinto posto che gli ha permesso di salvare il vice-campionato per un solo punto su Stefano Comini.

Nel giorno dell'abdicazione, il bi-campione elvetico ha vinto con autorità gara-2 davanti a un consistente Gianni Morbidelli e a Josh Files, che ha consolato gli ungheresi della Mira e la Honda Civic con i titoli Team e Model.

Con un BoP meno favorevole

che in Cina, sono rimaste intruppate nel gruppo le Hyundai di Tarquini e Menu (miglior piazzamento, il quinto posto dello svizzero in gara-2), le Alfa di Romeo Ferraris hanno raccolto una manciata di punticini, mentre la palma della sfortuna è andata a Roberto Colciago. Matematicamente ancora in lizza per il titolo, il lombardo è stato messo ko da un contatto in gara-1, non potendo prendere nemmeno il via dell'ultima corsa. ●

AL TRAGUARDO
 Gara-1: 1. Oriola: 2. Shedden: 3. Vernay. Gara-2: 1. Comini: 2. Morbidelli: 3. Files.
 Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81





Nasce il **Wtcr** vittoria di Lotti

WTCC E TCR SI FONDONO IN UN'UNICA SERIE. STORIA DI UNA GRANDE RIVINCITA PER IL MANAGER ITALIANO

La voce era nell'aria, ma ora è (quasi) fatta: il Wtcc e la Tcr International Series si fonderanno in un'unica serie nel biennio 2018-19. Il negoziato a tre fra Discovery (proprietaria di Eurosport, promotore del Mondiale, e parte del gruppo Liberty Media), la Wsc Ltd di Marcello Lotti e la Fia è in dirittura d'arrivo; manca solo la firma finale su alcuni aspetti commerciali. L'annuncio ufficiale è atteso nei prossimi giorni, e per ora, niente commenti dei protagonisti. Il Mondiale Turismo, nella sua 'formula' attuale, con appena due costruttori presenti in veste ufficiale (Honda e Volvo), un regolamento Tc1 che non ha funzionato, un parco macchine vecchiotto e costosissimo per i privati, non era più sostenibile. La Tcr, lanciata da Lotti nel 2015, ha invece at-

tecchito, diventando il regolamento di riferimento per il turismo internazionale, pur senza avere i mezzi, finanziari e di copertura tv, della serie ufficiale. Il matrimonio appariva dunque inevitabile: di ragione e non di amore, visto che la Tcr era nata proprio dallo scisma verificatosi nel Mondiale a fine 2013, quando Lotti, padre fondatore del mondiale, fu estromesso dal Wtcc. Un ritorno al passato, dunque, nel quale guadagnano entrambi. Il nuovo campionato, che dovrebbe chiamarsi Wtcr e avere status di "world cup", permette all'ex-Wtcc di traghettare più serenamente verso il 2020, quando dovrebbe essere va-

rato il nuovo Mondiale, con un regolamento nuovo (in chiave superturismo, inglobando Dtm e giapponesi, chimera ricorrente da anni?). La Tcr, dal suo canto, rimane proprietaria del regolamento tecnico (e dei diritti che ne derivano) e sarà responsabile della supervisione tecnica, concessione strappata alla Fia, come già successo quest'anno con l'Etcc. Con Eurosport a gestire il nuovo Wtcr dal punto di vista operativo, promozionale e mediatico, Lotti e il suo team potranno concentrarsi a far crescere ancora di più le altre ramificazioni, continentali e nazionali, di una galassia Tcr che non smette di espandersi. ●



FUSIONE IN VISTA COL MONDIALE TURISMO

Sotto il via di gara-1 a Dubai: la Tcr si appresta a fondersi con il Wtcc. In alto, Marcello Lotti, a destra, col responsabile media Tcr Fabio Ravaoli



GazeboFlash.it
IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI



Gli specialisti dei gazebo personalizzati che si montano in un minuto

- e di tutti i loro complementi -

Personalizzi la grafica come vuoi tu, perché facciamo quasi solo prodotti stampati (88% dei nostri gazebo)

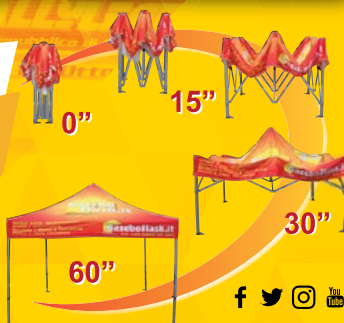
Massima velocità e qualità garantite
Solo prodotti pieghevoli, facilmente trasportabili e montabili in un Flash

Ti offriamo la consulenza e la progettazione per scegliere il prodotto più adatto alle tue esigenze

Nessun sistema di vendite complicato (agenti, magazzini,...) fai tutto semplicemente online e al telefono.

UTILIZZA IL CODICE PROMOZIONALE

gazeboflash17
E AVRAI UNO SCONTO DEL 15%



Jump Sinergy srl - Via Vasco Da Gama, 5 - 37053 Cerea (VR)
cell. +39 393 9465125 - tel. +39 0442 30222 - fax +39 0442 320391

www.gazeboflash.it - info@gazeboflash.it

Leclassefiche

VELOCITÀ

WEC

Resoconto della gara a pag. 36
Al Sakhir (Bar),
18-19 novembre 2017

Assoluta: 1. Buemi-Davidson-Nakajima (Toyota TS050) 199 giri in 6.01'26"294 alla media di 178,783 km/h; 2. Bernhard-Bamber-Hartley (Porsche 919) a 1 giro; 3. Jani-Lotterer-Tandy (Porsche 919) a 1 giro; 4. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050) a 3 giri; 5. Canal-Prost-Senna a 13 giri; 6. Tung-Jarvis-Laurent a 13 giri; 7. Beche-Hansson-Piquet a 14 giri; 8. Lapierre-Menezes-Negrao (Alpine A470-Gibson) a 14 giri; 9. Gonzalez-Trummer-Petrov a 14 giri; 10. Rao-Hanley-Vergne a 14 giri; 11. Rusinov-Roussel-Duval a 15 giri; 12. Cheng-Brundell-Gomendy a 16 giri; 13. Perrodo-Vaxiviere-Collard a 17 giri; 14. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 24 giri; 15. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488) a 24 giri; 16. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 25 giri; 17. Lietz-Mankowicki (Porsche 911) a 25 giri; 18. Mucke-Pla (Ford GT) a 25 giri; 19. Turner-Adam (Aston Martin Vantage) a 25 giri; 20. Thim-Sorensen (Aston Martin Vantage) a 26 giri; 21. Della Lana-Lauda-Lamy (Aston Martin Vantage) a 29 giri; 22. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488) a 29 giri; 23. Flohr-Castellacci-Molina (Ferrari 488) a 30 giri; 24. Ried-Cairol-Dienst (Porsche 911) a 30 giri; 25. Wainwright-Barker-Foster (Porsche 911) a 36 giri (gli altri su Oreca 07-Gibson).

Giro più veloce: Lotterer in 1'42"862 alla media di 189,411 km/h.
Campionato: 1. Hartley-Bamber-Bernhard 208 punti; 2. Nakajima-Buemi 183; 3. Davidson 168; 4. Lotterer-Jani-Tandy 129; 5. Kobayashi-Conway 103,5. **Costruttori:** 1. Porsche 337 punti; 2. Toyota 286,5. **LMP2:** 1. Senna-Canal 186 punti; 2. Tung-Jarvis-Laurent 175; 3. Prost 168; 4. Menezes 151; 5. Negrao 132. **Team LMP1:** 1. Rebellion 186 punti; 2. Jackie Chan 175; 3. Alpine 151. **Gt:** 1. Pier Guidi-Calado 153 punti; 2. Makowicki-Lietz 145; 3. Priaulx-Tincknell 142,5; 4. Rigon 139,5; 5. Bird 139. **Costruttori:** 1. Ferrari 305 punti; 2. Ford 237,5; 3. Porsche 232,5; 4. Aston Martin 207. **Team:** 1. Af Corse 164 punti; 2. Ford Ganassi 146; 3. Porsche Team 145. **Gt-Am:** 1. Lauda-Dalla Lana-Lamy 192 punti; 2. Cairol-Ried-Dienst 168; 3. Sawa-Griffin-Mok 165; 4. Castellacci-Flohr 109.

F3 INTERNAZIONALE

Resoconto della gara a pag. 68
Macao, 18-19 novembre 2017

Gara-1: 1. Iloft 10 giri in 22'18"077 alla media di 164,600 km/h; 2. Eriksson (Vw) a 7'957; 3. Camara (Vw) a 8'643; 4. Gunther a 9'798; 5. Habsburg (Vw) a 10'391; 6. Piquet a 10'821; 7. Norris (Vw) a 11'966; 8. Ticktum (Vw) a 12'657; 9. Sekiguchi (Vw) a 13'418; 10. Zhou a 14'715; 11. Yamashita (Vw) a 15'505; 12. Fenestraz (Vw) a 17'608; 13. Aron a 19'371; 14. Tsuboi (Tom's) a 25'456; 15. Daruvala (Vw) a 26'614; 16. Makino (Vw) a 30'412; 17. Palou (Nissan) a 32'173; 18. Myata (Tom's) a 32'606; 19. Mick Schumacher a 37'061; 20. De Francesco (Vw) a 37'634; 21. Sato (Vw) a 51'177 (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Ticktum in 2'12"281 alla media di 166,500

km/h

Gara-2: 1. Ticktum (Vw) 15 giri in 39'56"648 alla media di 137,800 km/h; 2. Norris (Vw) a 0'568; 3. Aron a 1'763; 4. Habsburg (Vw) a 1'953; 5. Gunther a 4'463; 6. Piquet a 5'141; 7. Fenestraz (Vw) a 5'386; 8. Zhou a 6'483; 9. Makino (Vw) a 7'626; 10. Daruvala (Vw) a 10'455; 11. Palou (Nissan) a 27'160; 12. Myata (Tom's) a 43'746; 13. Sette Camara (Vw) a 1 giro; 14. Tsuboi (Tom's) a 1 giro; 15. Iloft a 2 giri; 16. Mick Schumacher a 2 giri; 17. De Francesco (Vw) a 5 giri; 18. Sekiguchi (Vw) a 9 giri; 19. Yamashita (Vw) a 9 giri; 20. Joel Eriksson (Vw) a 13 giri; 21. Sato (Vw) a 15 giri (gli altri su Mercedes).

Giro più veloce: Mick Schumacher in 2'12"651 alla media di 166,090 km/h.

FIA GT WORLD CUP

Resoconto della gara a pag. 72
Macao, 18-19 novembre 2017

Gara-1: 1. Mortara 11 giri in 1'16"04"110 alla media di 53,090 km/h; 2. Farfus (Bmw M6) a 1'566; 3. Marciello a 2'794; 4. Frijns (Audi R8 LMS) a 4'974; 5. Mostert (Bmw M6) a 7'129; 6. O'Young (Porsche 911) a 34'873; 7. Yoshimoto (Porsche 911) a 1'01"611; 8. Engel a 10 giri; 9. Mueller (Audi R8 LMS) a 11 giri; 10. Bortolotti (Lamborghini Huracan) a 11 giri; 11. Dumas (Porsche 911) a 11 giri; 12. di Grassi (Audi R8 LMS) a 12 giri; 13. Plentz (Audi R8 LMS) a 11 giri; 14. Pommer (Audi R8 LMS) a 11 giri; 15. Juncadella a 11 giri; 16. Rosenqvist (Ferrari 333) a 11 giri; 17. van der Zande (Honda NSX GT3) a 11 giri; 18. Wittmann (Bmw M6) a 11 giri; 19. Blomqvist (Bmw M6) a 11 giri; 20. Vanthoor (Porsche 911) a 11 giri (gli altri su Mercedes AMG GT3).

Giro più veloce: Frijns in 2'19"153 alla media di 158,333 km/h.

Gara-2: 1. Mortara 18 giri in 51'52"822 alla media di 127,400 km/h; 2. Frijns (Audi R8 LMS) a 0'618; 3. Engel a 1'357; 4. Farfus (Bmw M6) a 12'312; 5. Mostert (Bmw M6) a 13'041; 6. Wittmann (Bmw M6) a 18'031; 7. Dumas (Porsche 911) a 23'019; 8. Juncadella a 23'019; 9. Yoshimoto (Porsche 911) a 54'804; 10. Mueller (Audi R8 LMS) a 7 giri; 11. van der Zande (Honda NSX GT3) a 8 giri; 12. O'Young (Porsche 911) a 8 giri; 13. di Grassi (Audi R8 LMS) a 13 giri; 14. Marciello a 14 giri (gli altri su Mercedes AMG GT3).

Giro più veloce: Engel in 2'20"196 alla media di 157,150 km/h.

WTCC

Resoconto della gara a pag. 71
Macao, 18-19 novembre 2017

Gara-1: 1. Bennani 5 giri in 12'26"832, alla media di 147,5 km/h; 2. Coronel (Chevrolet Cruze TC1) a 1'952; 3. Michigami (Honda Civic) a 3'265; 4. Björk (Volvo S60) a 3'627; 5. Michelisz (Honda Civic) a 4'577; 6. Guerrieri (Honda Civic) a 5'379; 7. Huff a 6'635; 8. Chilton a 8'068; 9. Catsburg (Volvo S60) a 10'688; 10. Gleason (Lada Vesta) a 12'040; 11. Filippi a 13'946; 12. Ehrhacher (Lada Vesta) a 14'592; 13. Girolami (Volvo S60) a 18'512; 14. Hua a 18'683; 15. Nagy (Honda Civic) a 25'074; 16. Szabo (Honda Civic) a 37'025; 17. Lok (Lada Vesta) a 46'075;

18. Wong (Chevrolet Cruze TC1) a 2'00"220 (gli altri su Citroën C-Elysee).

Giro più veloce: il 5° di Huff in 2'26"469, alla media di 150,42 km/h

Gara-2: 1. Huff 13 giri in 38'15"740; 2. Michelisz (Honda Civic) a 8"142; 3. Chilton a 8"684; 4. Guerrieri (Honda Civic) a 9"228; 5. Björk (Volvo S60) a 21"237; 6. Coronel (Chevrolet Cruze TC1) a 25"818; 7. Bennani a 28"693; 8. Gleason (Lada Vesta) a 31"583; 9. Girolami (Volvo S60) a 34"326; 10. Szabó (Honda Civic) a 41"598; 11. Nagy (Honda Civic) a 57"796; 12. Hua a 1'07"945; 13. Catsburg (Volvo S60) a 1'22"466; 14. Ehrhacher (Lada Vesta) a 1'23"361; 15. Michigami (Honda Civic) a 1'51"491; 16. Filippi a 2'03"720; 17. Lok (Lada Vesta) a 2'31"928 (gli altri su Citroën C-Elysee).

Rio più veloce: il 13° di Hua in 2'47"045, alla media di 131,89 km/h

La classifica: 1. Björk 255,5 punti; 2. Michelisz 249; 3. Bennani 216; 4. Catsburg 211,5; 5. Chilton 210,5; 6. Guerrieri 205. **Costruttori:** 1. Volvo 804,5 punti; 2. Honda 792.

TCS SERIES

Resoconto della gara a pag. 78
Dubai, 18-19 novembre 2017

Gara-1: 1. Oriola 19 giri in 30'57"563 alla media di 131,087 km/h; 2. Shedden (Vw Golf) a 4'445; 3. Vernay (Vw Golf) a 6'410; 4. Nash a 7'451; 5. Tassi (Honda Civic) a 7'632; 6. Files (Honda Civic) a 8'024; 7. Comini (Audi RS3) a 11'326; 8. Homola (Opel Astra) a 13'319; 9. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 14'194; 10. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 15'287; 11. Ende a 17'323; 12. Vervisch (Audi RS3) a 31'859; 13. Leuchter (Vw Golf) a 1'28"514; 14. Panis (Honda Civic) a 1 giro; 15. Tarquini (Hyundai i30) a 1 giro; 16. Morbidelli (Vw Golf) a 3 giri (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Oriola in 1'28"733 alla media di 144,433 km/h.

Gara-2: 1. Comini (Audi RS3) 17 giri in 25'37"323 alla media di 141,721 km/h; 2. Morbidelli (Vw Golf) a 1'190; 3. Files (Honda Civic) a 5'006; 4. Vervisch (Audi RS3) a 6'816; 5. Menu (Hyundai i30) a 9'233; 6. Leuchter (Vw Golf) a 9'184; 7. Shedden (Vw Golf) a 11'453; 8. Borkovic (Alfa Romeo Giulietta) a 15'440; 9. Tarquini (Hyundai i30) a 17'117; 10. Kajaia (Alfa Romeo Giulietta) a 21'421; 11. Nash a 23'273; 12. Tassi (Honda Civic) a 23'385; 13. Panis (Honda Civic) a 23'542; 14. Ende a 24'355 (gli altri su Seat Leon).

Giro più veloce: Tarquini in 1'28"912 alla media di 144,142 km/h.

Campionato: 1. Vernay 226 punti; 2. Tassi 197; 3. Comini 196; 4. Oriola 164; 5. Colciago 161; 6. Morbidelli 132.

FORMULA V8 3.5

Resoconto della gara a pag. 75
Al Sakhir (Bar),
17-18 novembre 2017

Gara-1: 1. Chaves 23 giri in 42'29"001 alla media di 175,799 km/h; 2. Fittipaldi a 1'654; 3. Nissany a 3'752; 4. Kanamaru a 7'447; 5. Calderon a 9'334; 6. Celis a 11'791; 7. Tereschenko a 17'075; 8. Menchaca a 23'509; 9. Binder a 1 giro; 10. Isaakyan a 5 giri.

Giro più veloce: Chaves in 1'48"627 alla media di 180,039 km/h.

Dovesicorre

VELOCITÀ

25-26 novembre

GP ABU DABHI

Mondiale F1 ad Abu Dhabi

www.autosprint.it

FORMULA 2

Ultimo round ad Abu Dhabi

www.fiaformula2.com

GP3 SERIES

Ultimo round ad Abu Dhabi

www.gp3series.com

RALLY

24-26 novembre

RALLY TUSCAN REWIND

Ter a Montalcino

www.tuscanrewind.com

RALLY TERRA SARDA

Campionato regionale a

Arzachena

www.portocervicing.it

RALLY A CASTIGLIONE TORINESE

RallyDay a Castiglione Torinese

www.mstracing.it

Gara-2: 1. Binder 23 giri in 42'29"001 alla media di 175,799 km/h; 2. Fittipaldi a 2'542; 3. Calderon a 13'573; 4. Nissany a 21'904; 5. Chaves a 22'890; 6. Kanamaru a 23'796; 7. Menchaca a 31'879; 8. Celis a 57'722; 9. Isaakyan a 1'25"427.

Giro più veloce: Kanamaru in 1'48"216 alla media di 180,039 km/h.

Il campionato: 1. Fittipaldi 259 punti; 2. Isaakyan 215; 3. Celis 204; 4. Binder, Nissany 201.

FINALI LAMBORGHINI

Resoconto della gara a pag. 76
Imola (Bo), 18-19 novembre 2017

WORLD FINAL

Gara-1 Pro/Pro-Am: 1. Agostini-Hindman 28 giri in 51'38"624, alla media di 159,693 km/h (1. Pro); 2. Spinelli-Grenier a 6'874; 3. Kujala-Antinucci a 11"700; 4. Lind-Amici a 21"546; 5. Versteeg-Mul a 25"765; 6. Abbate-Nemoto a 25"083; 7. Cecotto-Postiglione a 25"438; 8. Yazid-Cozzolino a 35"917; 9. Beretta-Legge a 42"040; 10. Piscopo-Proto a 58"267 (1. Pro-Am); 11. Lagrange-Vanneste a 1'02"160; 12. Janosz-Sowery a 1'09"738; 13. Gdovic-Anassis a 1'14"423; 14. Eskelinen-Ebenal a 1'15"425; 15. Mauron-Gomar a 1'16"353; 16. Costa-Liberati a 1'17"705; 17. Scheuschner-Still a 1'27"549; 18. Gersekowski-Collingbourne a 1'40"927; 19. Bartholomew-Goddard a 1 giro; 20. Abkhazava-Snoeks a 1 giro.

Giro più veloce: il 6° di Amici in 1'41"589, alla media di 173,960 km/h.

Gara-2: 1. Abbate-Nemoto 28 giri in 51'20"198, alla media di 160,648 km/h (1. Pro); 2. Jefferies-Breukers a 7'474; 3. Kujala-Antinucci a 14"259; 4. Yazid-Cozzolino a 15"155; 5. Hindman-Agostini a 18"246; 6. Versteeg-Mul a 19"669; 7. Spinelli-Grenier a 26"763; 8. Bartholomew-Goddard a 29"223; 9. Kiesel-Haber a 33"168; 10. Janosz-Sowery a 33"392; 11. Mauron-Gomar a 34"111 (1. Pro-Am); 12. Lagrange-Vanneste a 39"968; 13. Piscopo-Proto a 41"663; 14. Abkhazava-Snoeks a 43"067; 15. Scheuschner-Still a 1'11"023; 16. Galbiati-Giraudi a 1'39"753; 17. Eskelinen-Ebenal a 1 giro; 18. Beretta-Legge a 1 giro.

Giro più veloce: il 5° di Costa in 1'41"802, alla media di 173,596 km/h.

Il campionato - Pro: 1. Agostini-Hindman 22 punti; 2. Abbate-Nemoto 20; 3. Kujala-Antinucci 20; 4. Spinelli-Grenier 16; 5. Jefferies-Breukers 13. **Pro-Am:** 1. Piscopo-Proto 26 punti; 2. Lagrange-Vanneste 24; 3. Mauron-

Gomar 21; 4. Eskelinen-Ebenal 12; 5. Abkhazava-Snoeks 12.

Gara-1 Am/Lamborghini Cup: 1. Wlazik-Scholze 23 giri in 51'03"403, alla media di 132,684 km/h (1. Am); 2. Matej Konopka a 0'538; 3. Cordoni a 3'044; 4. Haryanto a 3'859; 5. Josephsohn-Farmer a 3'941; 6. Thienes a 4'533; 7. Mantovani a 4'779; 8. Van Uystel-Fabri a 16"692; 9. Van der Horst a 17"740 (1. Lamborghini Cup); 10. Engelhardt a 18"912; 11. Richards a 19"696; 12. Sarrea a 22"980; 13. Murrioni a 24"032; 14. Schreiner a 29"747; 15. Weeraborwong a 30"612; 16. Leimer-Laurent a 1'05"834; 17. Jollin a 1'09"602; 18. Hardwick a 2 giri; 19. Malagamuwa a 3 giri; 20. Perez a 6 giri; 21. Harata a 6 giri; 22. Lewandowski-Myszkowski a 7 giri.

Giro più veloce: l'11° di Harata in 1'43"753, alla media di 170,331 km/h.

Gara-2: 1. Mantovani 19 giri in 41'26"748, alla media di 135,026 km/h (1. Am); 2. Leimer-Jenny a 1'102; 3. Malagamuwa a 1'381; 4. Wlazik-Scholze a 1'802; 5. Matej Konopka a 2'840; 6. Perez a 3'462 (1. Lamborghini Cup); 7. Urbanski a 4'692; 8. Hardwick a 5'039; 9. Cassels a 6"834; 11.4423; 14. Eskelinen-Ebenal a 1'15"425; 15. Mauron-Gomar a 1'16"353; 16. Costa-Liberati a 1'17"705; 17. Scheuschner-Still a 1'27"549; 18. Gersekowski-Collingbourne a 1'40"927; 19. Bartholomew-Goddard a 1 giro; 20. Abkhazava-Snoeks a 1 giro.

Giro più veloce: il 13° di Schreiner in 1'43"492, alla media di 170,761 km/h.

Il campionato Am: 1. Wlazik-Scholze 23 punti; 2. Mantovani 19; 3. Matej Konopka 18; 4. Leimer-Jenny 13; 5. Malagamuwa 10. **Lamborghini Cup:** 1. Van der Horst 23 punti; 2. Hardwick 17; 3. Perez 17; 4. Richards 14; 5. Engelhardt 13.

LAMBORGHINI SUPER TROFEO EUROPA

Gara-1: 1. Abbate-Nemoto 22 giri in 41'40"684, alla media di 155,475 km/h (1. Pro); 2. Spinelli-Grenier a 3'176; 3. Costa-Liberati a 7'135; 4. Jefferies-Breukers a 14"186; 5. Kujala-Antinucci a 16"906; 6. Afanasiev-Schlegelmilch a 17"908; 7. Kiesel-Haber a 18"609; 8. Jiatong-Dreyspring a 37"678 (1. Pro-Am); 9. Perez-Lewis a 42"009; 10. Lewandowski-Myszkowski a 42"648 (1. Am); 11. Giannoni a 45"738; 12. Mantovani a 47"910; 13.

Obuchowski a 57'685; 14. Cecotto-Postiglione a 1'00'533; 15. Wlazik-Scholze a 1'03'234; 16. Malagamuwa a 1'03'742; 17. Scheuschner-Still a 1'04'279; 18. Lagrange-Vanneste a 1'05'507; 19. Engelhardt-Lauck a 1'10'384; 20. Cordoni a 1'26'700; 21. Mauron-Gomar a 1'26'975; 22. Leimer a 1'44'055; 23. Moczulski-Mikrut a 1'45'367; 24. Konopka a 1'45'495; 25. Bartels a 1 giro; 26. Van der Horst a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 27. Van Deyzen a 1 giro; 28. Richards a 1 giro; 29. Van Uyste-Fabri a 1 giro; 30. Vossos a 1 giro; 31. Galbiati-Giraudi a 1 giro.

Giro più veloce: l'11' di Abbate in 1'41'209, alla media di 174,613 km/h.

Gara-2: 1. Spinelli-Grenier 24 giri in 50'05'293, alla media di 141,130 km/h (1. Pro); 2. Jefferies-Breukers a 2'342; 3. Cecotto-Postiglione a 3'479; 4. Afanasiev-Schlegelmilch a 6'592; 5. Lewis a 8'859 (1. Pro-Am); 6. Giannini a 12'806 (1. Am); 7. Mauron-Gomar a 14'694; 8. Jiatong-Dreyspring a 15'548; 9. Lewandowski-Myszkowski a 16'582; 10. Scheuschner-Still a 17'628; 11. Wlazik-Scholze a 21'463; 12. Malagamuwa a 22'915; 13. Mantovani a 25'671; 14. Cordoni a 29'503; 15. Konopka a 30'082; 16. Van Deyzen a 34'583 (1. Lamborghini Cup); 17. Van Uyste-Fabri a 39'199; 18. Engelhardt-Lauck a 39'776; 19. Van der Horst a 48'594; 20. Richards a 53'326; 21. Vossos a 54'944; 22. Abkhazava-Snoeks a 58'698; 23. Obuchowski a 59'657; 24. Lagrange-Vanneste a 1 giro; 25. Leimer a 1 giro; 26. Bartels a 1 giro; 27. Sarrea a 1 giro; 28. Jollin a 2 giri; 29. Kujala-Antinucci a 3 giri; 30. Kiesel-Haber a 5 giri; 31. Abbate-Nemoto a 7 giri.

Giro più veloce: il 24° di Spinelli in 1'41'650, alla media di 173,855 km/h.

RALLY WRC

Rally Australia

Resoconto della gara a pag. 52
Coffs Harbour (Aus),
16-19 novembre 2017

Absoluta: 1. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) in 2.35'44"8; 2. Tänak-Järveoja (Ford Fiesta WRC) a 22"5; 3. Paddon-Marshall (Hyundai i20 Coupe WRC) a 59"1; 4. Ogier-Ingrossa (Ford Fiesta WRC) a 2'27"7; 5. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 3'05"6; 6. Lappi-Ferm (Toyota Yaris WRC) a 3'49"5; 7. Meeke-Nagle (Citroën C3 WRC) a 2'58"4; 8. Dalton-Allen (Škoda Fabia R5) a 24'39"6; 9. Quinn-Searcy (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 25'03"4; 10. Herridge-Hill (Subaru Impreza WRX STi) a 29'52"3; 11. Serderidis-Miclotte (Citroën DS3 WRC) a 32'25"4; 12. Rovaniemi-Halttunen (Ford Fiesta R5) a 33'16"3; 13. Mikkelsen-Jørgen (Hyundai i20 Coupe WRC) a 37'39"7; 14. Clarke-Preston (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 38'20"4; 15. Frisiero-Scattolin (Peugeot 208 AP4) a 39'16"6; 16. O'Dowd-Sheil (Subaru Impreza WRX STi) a 44'46"8; 17. Young-Read (Citroën DS3 R3T) a 46'14"8; 18. Dunn-Neagle (Subaru Impreza WRX STi) a 51'15"4; 19. Brooks-Glenney (Subaru Impreza WRX STi) a 54'00"7; 20. Bates-Moscott (Toyota Corolla TRD S2000) a 1.06'33"9; 21. Pinter-Hall (Ford Fiesta R2) a 1.07'54"8; 22. Morton-Benson (Toyota Auris S2000) a 1.09'58"1; 23. Beard-Beckwith

(Subaru Impreza RS) a 1.11'59"6; 24. Evans-Weston (Mini Cooper AP4) a 1.13'03"7; 25. Penny-Penny (Subaru Impreza WRX) a 1.36'45"5.

TAPPE

1. giornata: 1. Mikkelsen in 57'51"9; 2. Neuville a 20"1; 3. Meeke a 20"8; 4. Latvala a 29"9; 5. Breen a 30"8. **2. giornata:** 1. Neuville in 2.05'11"6; 2. Latvala a 20"1; 3. Tanak a 40"6; 4. Breen a 1'05"2; 5. Paddon a 1'21"1.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Pilbara (5,02 km): 1. Mikkelsen in 5'17"2; 2. Meeke a 1"3; 3. Ogier a 2"6; 4. Paddon a 4"8; 5. Neuville a 5"; 6. Tanak a 5"3; 7. Breen a 5"6. **PS2 Eastbank (9,71):** 1. Mikkelsen in 9'56"3; 2. Meeke a 1"7; 3. Neuville a 4"5; 4. Latvala a 4"8; 5. Breen a 5"3; 6. Paddon a 7"; 7. Tanak a 8"3. **PS3 Sherwood (26,68):** 1. Mikkelsen in 12'51"1; 2. Lefebvre a 6"3; 3. Breen a 6"8; 4. Tanak a 7"3; 5. Paddon a 10"2; 6. Latvala a 10"5; 7. Neuville a 11"2. **PS4 Pilbara 2:** 1. Mikkelsen in 5'14"0; 2. Ogier a 0"7; 3. Neuville a 0"8; 4. Meeke a 1"3; 5. Lappi a 2"2; 6. Breen a 2"6; 7. Latvala a 2"9.

PS5 Eastbank 2: 1. Neuville in 9'48"8; 2. Mikkelsen a 0"1; 3. Meeke a 0"9; 4. Paddon a 3"1; 5. Latvala a 4"8; 6. Lefebvre a 5"7; 7. Breen a 6". **PS6 Sherwood 2:** 1. Mikkelsen in 12'38"1; 2. Neuville, Latvala a 1"7; 4. Meeke a 2"2; 5. Lappi a 2"3; 6. Tanak a 3"3; 7. Lefebvre, Breen a 4"9.

PS7 Destination (1,27): 1. Tanak, Neuville in 1'02"4; 3. Latvala a 0"9; 4. Mikkelsen a 1"3; 5. Breen, Meeke, Ogier a 1"4. **PS8 Destination 2:** 1. Neuville in 1'00"9; 2. Tanak a 0"7; 3. Breen a 1"3; 4. Ogier a 1"4; 5. Meeke a 1"5; 6. Latvala a 1"6; 7. Mikkelsen a 1"7. **PS9 Nambucca17 (48,89):** 1. Neuville in 26'53"6; 2. Latvala a 3"9; 3. Mikkelsen a 4"5; 4. Meeke a 16"5; 5. Tanak a 16"8; 6. Ogier a 20"6; 7. Lappi a 26". **PS10 Newry17 (20,87):** 1. Latvala in 12'10"7; 2. Tanak a 5"7; 3. Neuville a 8"; 4. Breen a 9"1; 5. Meeke a 11"9; 6. Lappi a 13"3; 7. Paddon a 15"3. **PS11 Raceway (1,37):** 1. Tanak in 1'15"3; 2. Ogier a 0"2; 3. Neuville a 0"6; 4. Breen a 0"8; 5. Latvala a 1"2; 6. Meeke, Lappi a 1"5. **PS12 Weishs Creek (33,49):** 1. Neuville in 17'44"8; 2. Tanak a 9"8; 3. Latvala a 9"9; 4. Breen a 13"7; 5. Meeke a 19"3; 6. Paddon a 20"4; 7. Lappi a 24".

PS13 Argents (12,24): 1. Neuville in 6'42"4; 2. Latvala a 2"8; 3. Tanak a 3"6; 4. Paddon a 5"1; 5. Breen a 5"7; 6. Lefebvre a 8"5; 7. Ogier a 12". **PS14 Newry17 2:** cancellata. **PS15 Destination 3:** 1. Neuville, Breen in 1'02"3; 3. Ogier a 0"4; 4. Tanak a 0"5; 5. Latvala a 0"6; 6. Paddon, Lefebvre a 0"8. **PS16 Destination 4:** 1. Tanak in 1'01"8; 2. Neuville, Breen a 0"1; 4. Paddon a 0"3; 5. Lefebvre a 0"4; 6. Latvala a 0"6; 7. Ogier a 0"7. **PS17 Pilbara Reverse (9,93):** 1. Evans in 5'23"1; 2. Lappi a 2"5; 3. Ogier a 3"6; 4. Latvala a 4"; 5. Neuville a 5"1; 6. Tanak a 7"2; 7. Paddon a 7"4. **PS18 Bucca16 (31,90):** 1. Paddon in 16'57"4; 2. Lappi a 3"7; 3. Evans a 4"5; 4. Ogier a 13"; 5. Tanak a 14"5; 6. Latvala a 26"8; 7. Neuville a 35"9. **PS19 Wedding Bells16 (6,44):** 1. Neuville in 3'55"5; 2. Mikkelsen a 1"9; 3. Tanak a 4"7; 4. Latvala a 4"8; 5. Lappi a 5"9; 6. Ogier a 7"5; 7. Meeke a 10"4. **PS20 Pilbara Reverse 2:** cancellata. **PS21 Wedding Bells16 2 (Power Stage):** 1. Ogier in 3'32"6; 2. Tanak a 0"1; 3. Lappi a 1"7; 4. Mikkelsen a 2"1; 5. Meeke a 2"5; 6. Evans a 2"7; 7. Paddon a 3"2.

SPORT



SN1-Pro AL GIRO DI BOA

Con il 4° Round in programma, svoltosi lo scorso week end, la Sn1-Pro, è arrivata al giro di boa, della stagione numero 16. E le difficoltà, per i piloti, si fanno sempre più grandi, con i mezzi che diventano sempre più difficili ed impegnativi da guidare. In questo contesto, le tre manche che hanno costituito lo scorso round sono state incerte e combattute sino all'ultimo giro. Nella prima, Tomas Calvagni, ha colto il suo 41.esimo successo, precedendo di pochissimo, un combattivo Maurizio Rizzo. Terzo, il rimontante Mario Longo. Nella manche 2, ad issarsi in vetta, è stato Nicola Venuto, con Mario Longo ed Enrique Caruso, ad inseguire. Proprio Caruso, ha dominato la 3ª manche, con Longo ancora a podio, seguito da Rizzo. Anche la Selezione Nazionale Piloti, dice STOP ALLA VIOLENZA SULLE DONNE, in ogni sua forma. Chi usa la forza, contro una donna, una bambina, o un essere comunque più debole non merita il perdono, ma solo la galera!

Per info: [facebook/selezionenazionalepiloti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepiloti) o selezionenazionale@alice.it.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal

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

RICERCO AUTOSPRINT dal

1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, 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.



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 Valpurga, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità
 Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

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

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

Logo FIEG

Logo ADS

SUTTON-IMAGES.COM

Il podio del Gp del Brasile, con la presenza del capomeccanico della Ferrari, Giuseppe Vietina, in mezzo a Seb e a Kimi



IL MONDIALE F1 È SFUGGITO MA I GRANDI MERITI RESTANO

In ogni caso grazie Ferrari

Dai, ci voleva questa vittoria, per la Ferrari e Sebastian Vettel in Brasile. È vero, il mondiale Piloti è bell'e an-

dato e quello Costruttori perfino da prima, però ciò che è salvo è l'orgoglio del Cavallino Rampante. Che così facendo

SUL TITOLO DI HAMILTON PROPRIO NON C'È NULLA DA DIRE

Lewis meritevole!

Hamilton è uno dei maggiori talenti degli ultimi anni, ma quando non ha avuto tra le mani una macchina molto più forte delle altre e quando il team non è stato tutto dalla sua parte, beh, non è che abbia combinato granché! Numeri e statistiche su pole e vittorie lasciano il tempo che trovano e sul raffronto tra piloti di epoche diverse: rimando al primo capitolo di "Piloti che gente" scritto da Enzo Ferrari. Lui diceva che il raffronto tra piloti di epoche diverse è improponibile. Pertanto, Hamilton ha meritato il titolo 2017? Certo che sì! Quest'anno è stato il migliore? Direi di sì, ma non sempre... Però non è il fenomeno che ci vogliono far credere! I suoi team radio: «ditemi cosa devo fare per andare più forte... dite a Bottas di rallentare Vettel...» sono cose che Senna, Prost, Schumacher e anche i campioni più recenti non hanno e non avrebbero mai detto, non in modo così spudorato e puerile.

Alberto Maffioli

Guardi, lei si fa le domande e si fornisce pure le giuste risposte. Solo su una cosa non si può affatto concordare. Quando dice che Lewis non è il fenomeno che ci vogliono far credere. Ah no? E allora cos'è, un fortunello? Un raccomandato? Uno lì per caso? Anche no, su. Perché tutto quello che ha ottenuto l'ha fortemente voluto e anche meritato. Quindi, nessun dubbio. Ha vinto il migliore. E non ha alcuna intenzione di smettere d'esserlo, anche se Seb Vettel e la Ferrari possono davvero dargli ancora tanto filo da torcere, in prospettiva, magari battendolo. Che dire? Caro Alberto, auspichiamo che anche in futuro si imponga il più meritevole, indipendentemente dal suo nome e dal colore della sua monoposto.

ha dimostrato di potere e sapere vincere gare sia nella prima parte che nel bel mezzo e pure nella fine della stagione. A testimonianza della validità del progetto SF70-H, della competitività immutata della sua punta di diamante Sebastian Vettel e anche della qualità dell'apporto fornito dal vecchio Kimi Räikkönen, che a Interlagos s'è gustato un altro podio.

Ecco, io sono d'accordo con voi quando dite che questo è un mondiale che va a chiudersi senza grossi rimpianti, perché la superiorità della Mercedes e di Lewis Hamilton comunque è stata significativa e tale da non lasciare spazio, specie dalla fine dell'estate in poi, alle velleità della Casa italiana. Tuttavia va riconosciuto che dal 2014 a oggi il team Rosso è stato il solo a riuscire a insidiare le Frece d'Argento. Costringendo comunque Toto Wolff - e non solo in Ungheria -, a battere i pugni sul tavolo, per il dispetto provato a vedere dei rivali che, seppur episodicamente - riescono a battere le sue vetture. Magari non sarà tantissimo, forse non è esattamente ciò che noi tifosi stavamo sognando, dopo la stupenda e vittoriosa alba di Melbourne. Eppure credo che sia il momento giusto per riscoprire un valore quasi dimenticato in questo presente, un qualcosa di bello e prezioso che i race fans non dovrebbero mai mettere in secondo piano. Ecco, sto parlando proprio della gratitudine, sì, la gratitudine che si prova, nonostante tutto, malgrado qualche delusione, qualche incomprensione, qualche rottura in più e qualche errorino che si poteva evitare. Al di là di tutto questo, grazie per le cinque vittorie ottenute fin qui e, anche e soprattutto, per l'inatteso sogno che la Ferrari ha comunque saputo regalarci a inizio anno, riuscendo a mantenerlo intatto fin quasi all'epilogo del campionato. Ed è stato bello anche vedere sul podio del Gp brasiliano il capomeccanico Rosso Giuseppe Vietina, a dimostrazione di quanto la squadra sia unita, dai vertici fino agli snodi in pista.

Anche questo un motivo per sentirsi e sentirci orgogliosi, una volta di più, di essere tifosi ferraristi.

Di nuovo thank you!

Condor74

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

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, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**

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

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **CAVALLINI** **SPORTING** **Cotto e mangiato** **blaverde** **SPORT STYLE**



OGGI LO SCHERZO FALLO TU!



#TuttiPazziXglischerzi

**ASCOLTACI DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ
DALLE 5 ALLE 9
PER UNA SVEGLIA DA URLO.**

Vuoi fare uno scherzo divertente ad un parente, un amico o un collega?
Rossella Brescia, Sergio Friscia, Barty Colucci, Francesca Manzini e Claudio Cannizzaro sono pronti ad aiutarti!



Proponi subito il tuo scherzo: vai su **RDS.IT/TUTTI-PAZZI-PER-RDS**




**RENAULT
PRO+**



Nuovo Renault ALASKAN

L'avventura è il suo mestiere



Nuovo Renault ALASKAN. Emissioni di CO₂: da 167 a 183 g/Km. Consumi (ciclo misto): da 6,3 a 6,9 l/100 Km. Emissioni e consumi omologato. Foto non rappresentativa del prodotto.

Renault raccomanda 

   renault.it

POSTER
STORY

AUTO
SPRINT

F1

MAGIC MOMENT

GP YAS MARINA ABU DHABI

DI MARIO DONNINI



IL VIA DELL'EDIZIONE 2016 DEL GRAN PREMIO,
GARA DECISIVA PER ASSEGNARE IL TITOLO IRIDATO
A NICO ROSBERG, CHE HA BEFFATO LEWIS HAMILTON



NANDO DIETRO PETROV NELL'ORRENDO 2010 E IL RED FIVE VETTEL NEL PIENO DELLA SUA EPOPEA IN RED BULL.

cati alla leggenda del Cavallino Rampante, ospitando, tra le tante attrazioni, Formula Rossa, montagna russa sulla quale i vagoncini accelerano da zero a 240 km all'ora in 6 secondi. Provare per credere.

Sia Yas Marina che Ferrari World son frutto degli investimenti faraonici di Proprietà Aldair, fondo immobiliare di Abu Dhabi. Il tracciato si compone di 21 curve distribuite in 5,554, con manto d'asfalto sinuosamente acciambellato a accarezzare e quindi attraversare il mitologico Viceroy Hotel, esplosione metallica policromatica e cangiante di lusso e glamour, nonché punto di riferimento dell'intera area e del prospiciente bacino acquatico. Acqua sottoposta a una rigorosa e salivifica dissalazione, col tracciato di Yas che appare e brilla quale sfavillante e programmaticamente sbalordente oasi postmoderna.

Va bene. Fin qui abbiamo fatto cinema e guardato alle cose cui danno importanza quelli che di corse ne vogliono e ne mangiano ben poco, ma adesso andiamo alla sostanza. A ciò che interessa davvero agli appassionati.

Yas Marina è sostanzialmente il classico Tilkodromo dell'era moderna: affascinante per mille motivi ma non come tracciato allo stato puro. Perché fondamentalmente molto turcoso e poco selettivo, incapace di dividere i boys dai men e caratterizzato da due ampi rettilinei, il più estremo dei quali, opposto al via, che a volte offre reali chance di sorpasso in frenata e molto spesso no.

Per il resto, quanto al tasso di gradevolezza infrastrutturale, chapeau. Abu Dhabi è un mezzo paradiso e Yas Marina la sua Candida Rosa.

È il momento più emozionante e memorabile è puntualmente quello della decisione del campionato. Adrenalini e inappellabile rito al quale Yas Marina dona le fasi più ricardate e mediatriche della sua pur breve storia. Anche se in realtà il titolo mondiale viene assegnato a Abu Dhabi solo tre volte in nove edizioni iridate, ma sono occasioni di

quelle toste e non eludibili dalla memoria. Anzitutto il drammatico epilogo del 2010, che vede l'attesissimo triello tra la Ferrari di Alonso e le Red Bull di Mark Webber e Sebastian Vettel trasformarsi in un devastante monologo di quest'ultimo, che simultaneamente va a vincere game, set & match. Quel disgraziato pit-stop anticipato resterà per sempre impresso nella memoria collettiva del popolo ferrarista come una sorta di elettroshock mediatico, tale da provocare a breve termine il licenziamento del tecnico Chis Dyer, ritenuto il maggior responsabile del disastro tattico.

In ogni caso anche quella mitragliata di giri di Nando intruppato e impotente dietro al modesto Petrov restano l'altra faccia che dimostra quanto Abu Dhabi possa far storia financo con pagine tutt'altro che gioiose.

Detto questo, onore a Hamilton nel 2014, quando va a vincere il titolo a Yas Marina - alla prima edizione del mondiale in salsa turboibrida - in una gara che per regolamento - cosa fin lì inaudita e da lì in poi mai più ripetuta - vale doppio. Altro segnale di quanto possano cambiare le cose i soldi locali - un oceano - se spesi bene e nella precisa direzione di chi comanda(va) la baracca.

Finalone convulso nel 2016, quando Rosberg riesce a resistere ai tranelli dello strano rush al rallentatore di Hamilton, andando a cogliere quei punti che gli assicurano il sorprendente quanto meritato unico titolo iridato della sua carriera. La quale clamorosamente finisce subito dopo. Ma se nella vita e nelle corse basta una frase per rendere universalmente nota una location, ebbene, per Abu Dhabi non si può non scegliere l'aforisma da team radio pronunciato da Raikkonen nella vittoriosa edizione 2012 con la Lotus, quando, alle ripetute e disturbanti comunicazioni del muretto, risponde con flemmatica secchezza: «Lasciatemi solo, so ciò che sto facendo». Roba che finisce pure sulle t-shirt. Amen & così sia.

lungi rettilinei potrebbe consigliare meno carico per massimizzare la velocità di punta, anche se poi bisogna puntare tutto sul grip meccanico per non perdere sui tratti misti. Seguendo questo ragionamento, quest'anno con i nuovi gommoni più aderenti, qualcuno potrebbe provare una configurazione aerodinamica meno carica, per approfittare proprio del nuovo stato delle cose. Chissà, potrebbe esserci qualche sorpresa, anche se le Case che si stanno giocando posizioni nel mondiale Costruttori non possono e non debbono rischiare più di tanto...».

Quale giudica la caratteristica distintiva di Abu Dhabi? «Be', per esempio tra l'orario previsto per la gara e quello delle qualifiche in genere c'è qualche differenza e in questi casi la temperatura può cambiare, creando incognite. Anche se la pista gommandosi sempre di più tende a migliorare e le squadre sono comunque attentissime a prendere atto del seppur minimo fattore che può influire».

Ingegnere, in poche parole, a lei la pista di Abu Dhabi piace o no? «Francamente non mi entusiasma. Rientra tra i cosiddetti "Tilkodromi", ossia tra i circuiti concepiti dall'architetto Tilke, al tempo uomo di riferimento di Bernie Ecclestone. E alla fine fine, il migliore in questo senso secondo me resta Austin, sede del Gp Usa. Poi Shanghai non è male, anche se forse ha un rettilineo fin troppo lungo. Positivo il giudizio su Sepang, in Malesia, che però è sempre stata una pista praticamente priva di spettatori tanto che non a caso quest'anno ha terminato la sua parabola, uscendo dal giro del Circus iridata. La stessa Turchia non era affatto male, ma anche in questo caso non ha avuto futuro. In tale panorama poco esaltante vedo Abu Dhabi nel mezzo, come si dice, senza infamia e senza troppe lodi. Il fatto è che sono partiti da

zero, potevano realizzare un tracciato molto più arioso e senza vincoli, invece il lay-out finale è risultato piuttosto cunicolare e tortuoso. Hanno voluto a tutti i costi realizzare una sorta di Montecarlo semi-desertica, ma hanno esagerato. Vero, nelle vicinanze della pista resta ancorato qualche yacht decisamente bello, ma be', diciamo che da un tracciato molto spesso determinante per assegnare titoli mondiali e in ogni caso ormai istituzionalmente gara conclusiva della stagione iridata, ci si aspetterebbe qualcosa di più, ecco».

Scendendo nel particolare di questa edizione, chi vede messa meglio delle altre, tra le monoposto in lizza per la vittoria in gara? «Sinceramente mi sembra che la Mercedes sia molto, molto okay e lo stesso Lewis Hamilton si muove all'interno di un'annata in cui s'è rivelato praticamente perfetto. Basta vedere che nel confronto interno con Bottas l'inglese durante la stagione si è dimostrato addirittura in crescendo, volgendo sempre più a suo favore le sorti della sfida in casa Mercedes, mentre nel frattempo prendeva le distanze dalla Ferrari di Sebastian Vettel. Quanto alla Casa di Maranello, sinceramente posso solo tessere elogi per quanto è riuscita a dimostrare, specie all'inizio della stagione. Capovolgendo un trend che sembrava negativo e riuscendo a più riprese a creare problemi alla Mercedes, vera

dominatrice dell'era turboibrida, fin dal suo inizio, quindi dall'alba del 2014. Ma purtroppo a mio avviso la Ferrari SF70-H è ancora un pelino al di sotto delle performance assolute della Mercedes W08. E, giunti a questo punto, cioè a un passo dalla chiusura della stagione, non so quanta cattiveria e quante motivazioni siano restare in Vettel per andare a attaccare ancora una volta la Mercedes...».



IL VIA COL SELE GIÀ BASSO È UNA DELLE CARATTERISTICHE DEL GP A ABU DHABI. SOPRA, L'INGEGNERE GIANCARLO BRUNO



ABU DHABI SPIEGATA DA GIANCARLO BRUNO

W08 FAVORITA PURE IN CHIUSURA

L'ingegnere Giancarlo Bruno è uno degli italiani con maggiore esperienza diretta della pista di Abu Dhabi. «Con la Rai ho seguito tutti i Gp disputati qui, meno uno o due - puntualizza - e poi come tecnico ho curato la preparazione di vetture per gare Turismo, quindi posso dire che per me ormai il tracciato non ha segreti».

Questo cosa la porta a dire? «È una pista su cui il grip meccanico conta tanto e ci vuole una monoposto reattiva e precisa - sottolinea Bruno - Ci sono tante curve a 90°, per cui il set-up deve rendere l'auto pronta ai cambi di direzione, con lo stesso output delle Power unit adeguato a evitare cali di potenza o slittamenti. La stessa presenza di due

POSTER
STORY

F1

AUTO
SPRINT

MAGIC MOMENT GP YAS MARINA ABU DHABI

DI MARIO DONNINI



IL VIA DELL'EDIZIONE 2016 DEL GRAN PREMIO, GARA DECISIVA PER ASSEGNARE IL TITOLO IRIDATO A NICO ROSBERG, CHE HA BEFFATO LEWIS HAMILTON

ABU DHABI, LA CLASSICA CHIUSURA STAGIONALE

PALCOSCENICO DA GRAN FINALE



IL TERRIBILE CRASH TRA SCHUMI E LIUZZI NEL 2010. IN BASSO, MAX VERSTAPPEN NEI GUAI AL VIA DELL'EDIZIONE 2016



ROSBERG OUT NEL 2012 E VERSTAPPEN NEL 2014



L'importante è finire, per dirla con Mina. E per terminare il mondiale, quale posto migliore di Yas Marina, tracciato grazie al quale dal 2009 gli Emirati Arabi Uniti si legano alla Formula Uno, segnatamente al finale di campionato. Oddio, non necessariamente all'ultima gara, perché poi, dal 2011 al 2013, il mondiale in realtà vive l'ultimo atto in Brasile, a Interlagos, ma in ogni caso Abu Dhabi è ormai la classica location del tramonto del campionato. In una gara che simbolicamente prende il via tra le ombre lunghe della sera, per terminare sotto i bagliori dell'illuminazione artificiale, tra fuochi d'artificio alla bandiera a scacchi. In ogni caso dal 2014 a Yas Marina il campionato si chiude per decreto, ottenuto tramite versamento di una discreta cifra di petrodollari, a sancire e ricordare il vero motivo per il quale Ecclestone glorificò fin da subito la pista come meta irrinunciabile della Formula Uno. Ed è bene non dimenticare che a due passi sorge Ferrari World, ossia duecentomila metri quadrati di parco a tema, dedi-

CIRCUITO
YAS MARINA
5554 METRI



I PRIMATI

In Prova:

L. Hamilton (McLaren
Mp4/26/Mercedes, 2011)
1'38"434,
media 203,124 km/h

In Gara: **S. Vettel**
(Red Bull Rb5/Renault,
2009) 1'40"278,
media 199,387 km/h

Distanza: **S. Vettel**
(Red Bull Rb5/Renault,
2009) 1H34'03"414,
media 194,789 km/h



F.1
MAGIC
MOMENT
GP YAS MARINA
ABU DHABI

L'ALBO D'ORO DEL GP

ANNO	CIRCUITO	PILOTA	VETTURA
2009	Yas Marina Circuit	Sebastian Vettel	Red Bull
2010	Yas Marina Circuit	Sebastian Vettel	Red Bull
2011	Yas Marina Circuit	Lewis Hamilton	McLaren
2012	Yas Marina Circuit	Kimi Raikkonen	Lotus
2013	Yas Marina Circuit	Sebastian Vettel	Red Bull
2014	Yas Marina Circuit	Lewis Hamilton	Mercedes
2015	Yas Marina Circuit	Nico Rosberg	Mercedes
2016	Yas Marina Circuit	Lewis Hamilton	Mercedes

NELL'EDIZIONE 2016

LA FERRARI

DI RAIKKONEN SFRECCIA

A LAMBIRE L'IMPONENTE

E STUPENDO

HOTEL VICEROY, NOBILE

SIMBOLO DEL CIRCUITO

DI ABU DHABI





LE PUNTE DI MERCEDES E FERRARI SONO I PREDATORI

LEWIS E SEB RE DI ABU DHABI



SEB E LEWIS IN LOTTA NEL 2015 E, A DESTRA, SUL PODIO COL NEO-CAMPIONE ROSBERG, NELL'EDIZIONE TARGATA 2016

Il tracciato di Yas Marina, nelle otto edizioni in cui ha visto disputare il Gran Premio di Formula Uno, ha premiato soltanto quattro piloti con la vittoria. Sopra tutti, con tre affermazioni ciascuno, brillano i due tetracampioni Lewis Hamilton e Sebastian Vettel. Il tedesco nella storica edizione 2009 è stato il primo top driver ad aggiudicarsi la gara, all'esordio iridato nel calendario. Meglio ancora gli va l'anno dopo, quando lo stesso Sebastian infila un garone memorabile nel quale non solo s'aggiudica il secondo successo consecutivo, ma sbanca il mondiale battendo sul campo la concorrenza rappresentata dal compagno di squadra Mark Webber e dal ferrartista Fernando Alonso. Peraltro entrambi vittime di una sciagurata strategia che prevede un pit-stop anticipato nel momento decisamente sbagliato. Nel 2011 Lewis Hamilton con la McLaren-Mercedes si aggiudica la gara per la prima volta, mentre l'anno dopo, a sorpresa, tocca a Kimi Raikkonen con la Lotus-Renault imporre la sua legge. Terza vittoria nel 2013 per Sebastian Vettel, in pieno ciclo Red Bull e del tutto a suo agio su una delle piste

che più esalta le sue grandi qualità di rifinitore. Ma dal 2014 a oggi, ossia con l'avvento dell'era turboibrida, saranno i piloti Mercedes a monopolizzare il Gran Premio di Abu Dhabi. Con altri due successi firmati Lewis Hamilton e inframezzati da Nico Rosberg, al top nel 2015. In ogni caso per il pilota tedesco l'edizione migliore resterà quella 2016, perché, se è vero che non prova il gusto della vittoria, grazie a essa può fregiarsi del titolo di campione del mondo di F1, peraltro ben presto seguito dall'annuncio del ritiro dalle competizioni. Andando a squadernare tra i successi delle Case in lizza nel mondiale, Abu Dhabi vede davanti a tutte a pari merito Red Bull e Mercedes, con tre successi. Parità anche per quanto riguarda i motori vincenti, con Renault e Mercedes al top ex-aequo, a quota quattro centri. Interessante notare che anche in questo caso, quando si parla di pole position, non si può non constatare l'ennesima supremazia solitaria di Lewis Hamilton, in testa con tre partenze al palo complessive, davanti alle due assommate da Vettel e Rosberg.

foto: grafie SUTTON-IMAGES.COM

RAIKKONEN SU LOTUS, VINCITORE NEL 2012 E, A DESTRA, ROSBERG E LO STESSO KIMI IN AZIONE LO SCORSO ANNO

