

VERSO IL GP AZERBAIJAN FERRARI-MERCEDES, SFIDA AD ALTA TENSIONE

AUTO SPRI NT

n. 25

Anno LVI Settimanale
20-26 giugno 2017

3 Euro (Italy only)

AVT 6,50 € BE 6,00 € F 5,90 €
M, CÔTE D'AZUR 6,90 € P 6,00 €
C 6,00 € I 6,00 €
C 6,00 € I 6,00 €
C 6,00 € I 6,00 €
C 6,00 € I 6,00 €



BOTTAS
«Baku mi piace,
voglio la seconda
vittoria»



**POSTER-STORY
IN REGALO**

La storia
dei Gp di F1



INCREDIBILE LE MANS

24 Ore di emozioni, sogni, illusioni e maledizioni. Vince la Porsche che salva l'onore delle LmP1, crolla ancora la Toyota. Due Oreca LmP2 sul podio e Dallara in top ten



Cetilar®

Il massaggio con Cetilar®
aiuta la riduzione
del dolore articolare.

Cetilar® Crema
al 7,5% di esteri cetilici (CFA)



Cetilar® coadiuva il massaggio terapeutico, **migliorando la funzionalità articolare e la capacità di movimento.** In questo modo, il massaggio **aiuta la riduzione della sintomatologia dolorosa** a livello articolare e muscolo-scheletrico, risultando utile anche in caso di traumi sportivi.

●●● | PharmaNutra



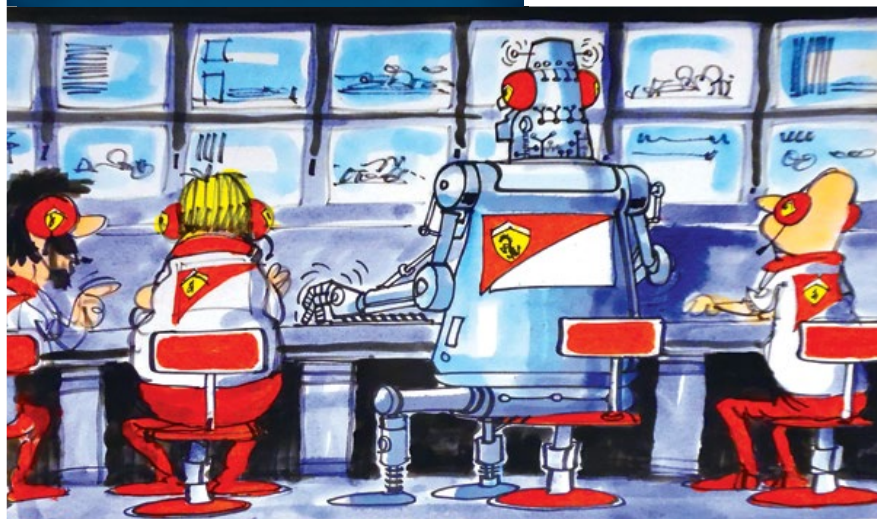
Quanti fantasmi nel Motorsport!

Fantasmi. Se ne aggirano diversi nel Motorsport. Dall'endurance alla Formula Uno. A Le Mans giravano nel paddock in tuta Toyota. Uomini col volto pietrificato davanti all'ennesimo incubo che si propone ogni volta da più di trent'anni. Sembrava la volta buona. La Grande Occasione. Ma in questo 2017 che si diverte a ribaltare certezze e pronostici, è arrivato l'ennesimo doloroso harakiri. Fantasmi. A un certo punto hanno iniziato a vederli anche quelli della Porsche in una delle 24 Ore più incredibili della storia nel momento in cui davanti a tutti c'erano due LMP2 che correvano incontro all'illusione di una clamorosa vittoria. E invece con una vigorosa rimonta la Casa di Stoccarda ha centrato il diciannovesimo successo nella gara-mito della Sarthe e proprio davanti a due Oreca: era dal 1968 che una vettura della classe minore non chiudeva così in alto a Le Mans. Fantasmi. Li ha scacciati tutti quanti la Dallara della Villorba stupenda e consistente. Ma soprattutto capace di chiudere nella top ten. Un risultato da applausi. Fanno gonfiare il petto di italico orgoglio Belicchi-Sernagiotto-Lacorte, un'impresa che alla vigilia sembrava quasi impossibile per la Villorba al debutto in una gara bella e dannata dove solitamente non ci sono sconti per nessuno, soprattutto per dei debuttanti... Fantasmi. Ce n'è uno che nel frattempo aleggia anche nel Circus della Formula

Uno che nel prossimo weekend piazza le sue tende sul velocissimo cittadino di Baku. Ed è quello di un nuovo team che si presenta con questo nome supportato per ora da tecnici ex Manor e altri personaggi conosciuti ma che da un po' non frequentavano il paddock. La scorsa settimana si è diffusa la notizia che c'è movimento intorno alla possibilità che nel 2019 il Circus possa accogliere l'undicesimo team. La Fia è stata informata della volontà di dare vita a una nuova squadra con capitali cinesi e organizzazione inglese. La factory del verrebbe realizzata nel Regno Unito tra Oxford e Silverstone, zona a alta concentrazione di team di F.1.

«Alcuni nostri dipendenti sono stati avvicinati ed è stato chiesto loro se erano interessati all'idea di lavorare in una nuova squadra», ha sottolineato il team principal Red Bull, Chris Horner. Per entrare in F.1 occorre versare a garanzia 20 milioni di dollari alla Fia e dimostrare di avere le risorse sufficienti per andare avanti nell'impegno almeno per cinque stagioni. «Siamo stati contattati da almeno 12 candidati negli ultimi mesi - ha spiegato Ross Brawn ad Auto Motor un Sport - Ma ogni volta volevano la medesima condizione per entrare: cambiare la distribuzione dei redditi per una ripartizione più equa. Abbiamo detto loro, però, che gli attuali contratti sono validi fino al 2020...». ●

domenicaserre



HIGH STRATEGY

FORMULA UNO

- 8 VERSO GP BAKU SFIDA AD ALTA TENSIONE
- 16 VERSO GP BAKU INTERVISTA A BOTTAS
- 22 VERSO GP BAKU IL PUNTO TECNICO
- 24 VERSO GP BAKU LA F.1 STILE LIBERTY
- 28 VERSO GP BAKU OCON SENZA LIMITI
- 30 VERSO GP BAKU PARLA BERGER

VELOCITÀ

- 38 24 ORE DI LE MANS
- 66 DTM UNGHERIA
- 67 TCR-SERIES UNGHERIA
- 68 FIA F.3 UNGHERIA
- 70 GT ITALIA MONZA
- 72 TCR-ITALY MONZA
- 73 TRICOLORE PROTOTIPI MONZA
- 74 MINI CHALLENGE MONZA
- 75 MITJET SERIES MONZA

L'ALTRA STORIA

- 76 CASERTA 50 ANNI DOPO

RALLY

- 56 MONDIALE TANAK BAGNO DI GLORIA
- 60 TROFEO PEUGEOT EQUILIBRIO PERFETTO
- 62 EUROPEO CIPRO
- 63 ALBA E ITALIAN BAJA

RUBRICHE

- 4 IL FLOBERT
- 14 LE TELEVISIONI
- 32 CUORE DA CORSA
- 36 BASTIAN CONTRARIO
- 64 RALLYSPRINT
- 65 PISTASPRINT
- 80 LE CLASSIFICHE



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



Indicatore

L'indice, si sa, è un dito prezioso. Serve per tenere in mano la penna con la quale noi tracciamo gli appunti di Flobert. Serve per stringere una sigaretta, anche se non si dovrebbe dire perché è vietato. Serve poi per mettere il dito nella piaga al momento delle polemiche. Ma da qualche anno l'indice è utilizzato all'eccesso, sino al vomito, nel mondo dello sport, nel momento della premiazione sul podio, per indicare qualcuno che quasi sempre è imprecisato o non esiste. Aveva cominciato Schumacher, ha continuato Vettel, domenica l'altra lo ha fatto ripetutamente Hamilton. Basta! È una banalità trita e ritrita, da vietare, vero Carey? E vietate pure, già che ci siete, l'uso dei cappellini sul podio e nelle interviste: le scritte che mostrano sono già presenti sulle tute dei piloti e la visiera toglie al pubblico la possibilità di guardare in faccia i propri beniamini. Ovviamente sarebbero poi da vietare, tassativamente, anche gli occhiali da sole...

Clamore

Ha destato clamore il fatto che Toto Wolff, dopo il Gp del Canada, come prima cosa abbia parlato della sfortuna che ha avuto la Ferrari e di quanto, poi, siano state veloci le macchine rosse in certi frangenti. Hamilton da tempo elogia tutto quanto viene fatto a Maranello. E poiché né l'uno né l'altro sprecano gratuitamente le parole, viene da chiedersi come mai tutto questo interessamento elogiativo per la concorrenza. Dimenticavamo poi la dichiarazione, ancora di Toto, su Rosberg che potrebbe tornare, alla guida di una Ferrari nel 2018. Ci viene un sospetto: sta a vedere che Sergio Marchionne, zitto zitto, si è comprato il Gruppo Daimler Benz con relativo reparto corse, dirigenti e piloti...

Decisionismo

Ora lo sappiamo: Alonso decide a settembre il suo futuro. E Raikkonen? «So cosa farò ma non lo dico». E la Honda? Dipende da quanti motori romperà nel prossimo week-end. E la Sauber? Ha già deciso per i motori Honda. E la McLaren? Avrebbe deciso per i motori Mercedes. E la Mercedes? Non ha deciso per i motori alla McLaren. E la Red Bull? Ha deciso di continuare con Renault. La giostra del mercato va all'impazzata, sinché qualcuno non cade...

Solitudine

Raikkonen in Canada non c'era (alzi la mano chi l'ha visto in pista!) ma le sue massime storiche sono rimbombate sul circuito dell'isoletta di Notre Dame. Soprattutto quando Perez, incalzato dagli uomini della Force India che volevano che facesse passare Ocon, si è inalberato urlando via radio la celebre frase di Kimi: «Lasciatemi solo!», ovvero non rompetemi più.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



F1

messa all'indi

FESTEGGIARE LE VITTORIE
CON IL DITO ALZATO: UNA MODA
CHE DILAGA FINO A DIVENTARE
DAVERO STUCCHEVOLE



IN MERCEDES

TORNANO I SORRISI

Capelli impazziti e dito indice alzato: così Lewis Hamilton ha festeggiato in Canada la conquista del terzo Gp della stagione. Nelle altre immagini Bottas e Wolff se la ridono per la ritrovata competitività della Mercedes; il ritiro di Verstappen a Montreal Chase Carey e Luca Colajanni

ce



Coppia

Sono in molti a ripetere che la Ferrari manterrà la coppia Vettel-Raikkonen nel 2018. In base a cosa resta da dimostrarlo. Poi c'è chi parla di Rosberg, come detto; chi di Ricciardo, chi di Hamilton addirittura. Il nostro favorito? Charles Leclerc. Perché è giovane, è uno di famiglia, è una bellissima scommessa, va forte con il piede destro e con la testa. E poi costa meno di tanti altri vecchioni (al suo confronto). Presidente, dia retta a due cretini....

Abbraccio

Per Alonso la corsa di Montreal si è conclusa, come tante altre, quando era in zona punti: rottura del motore Honda. Prima aveva avuto uno scambio di battute con la squadra: *«Datemi solo informazioni interessanti, quelle che mi state fornendo non mi fregano nulla!»*. Ma incantevole è stato poi il modo con il quale, uscito dalla macchina, si è letteralmente gettato tra le braccia del pubblico oltre le reti, facendosi avvicinare, sorridendo e distribuendo pacche. Unico.

Nando

Pare che Liberty Media voglia darsi da fare per sistemare Alonso in un top team. Sì, ma quale? Basterebbe fare due conti. Hamilton, dovunque si trovi, non lo vorrebbe al fianco. Vettel, idem. E non sappiamo quanto sia salutare l'ipotesi di mettere Nando al fianco di Verstappen. Quindi?

Visibilità

La Ferrari non ha visto le immagini tv dei primi giri del Canada, quando c'era in pista la Safety Car e Vettel aveva la vettura danneggiata dal contatto con Verstappen. Gli uomini del Cavallino guardavano altri schermi, quelli della telemetria, che indicavano quanto tutto fosse ok, la fermata in quel momento non era richiesta. Poi, mezzo giro dopo l'uscita della Safety, l'ala di Seb ha ceduto. Ci si fosse fidati, una volta tanto, della diretta tv, Vettel sarebbe andato a podio!

Robert

Noi, insieme a tanti altri, tantissimi altri, facciamo il tifo per Kubica da sempre, non vediamo l'ora di rividerlo in F.1 a brevissima. Pare che la Renault ci stia pensando, soprattutto dopo i dati mostrati dalla telemetria durante il test spagnolo. Dati che nessuno comunica proprio per evitare che Robert diventi una ipotesi ambita. Serve una regia, insomma. E qui vorremmo vedere se i sostituti di Bernie hanno imparato qualcosa da Bernie. Fosse per lui, il futuro di Kubica sarebbe già definito. Brillantemente, ecco.

Misteri

La battuta più bella dell'ultimo gran premio porta la firma di Toto Wolff (sì, ancora lui): *«Dobbiamo capire perché siamo stati così veloci in qualifica e in gara»*. Che fa il pari con quanto disse l'onorevole Scajola quando lo pizzicarono con la casa intestata a lui da qualcuno (non certo gratis, pare) davanti al Colosseo: *«Se becco quello che me l'ha regalata...»*.

Sincerità

Finalmente qualcuno critica la Virtual Safety Car: nemmeno un individuo del grande pubblico ha ancora capito che cosa sia. Una realtà virtuale, appunto. Eppure c'è, esiste e compare (o scompare) a seconda dei casi. Ci ha pensato il simpatico e sempre pimpante Pierluigi Martini, nello scorso numero di AS (rubrica "Il Gp visto con..."), a dare un'opinione che tutti condividono: *«Con la Virtual c'è chi va forte e c'è chi va piano. Un altro conto è la Safety Car, che i piloti possono vedere e seguire. Agli spettatori non interessano cose come la Virtual Safety Car, anzi, finisce solo per allontanarli»*. Bravo, siamo in piena sintonia.

Vacuità

Il triumvirato che regge le sorti della F.1 ha indetto una conferenza stampa a Montreal per parlare di presente e futuro. Le parole di Chase Carey sono state queste: *«La Formula 1 deve diventare più eccitante e appetibile sul piano del business, a cominciare dagli sponsor e dai team. È un brand incredibile, è un evento che si sviluppa in più giornate e va sfruttato come tale»*. Beh, c'è qual-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





ALONSO KO FESTEGGIATISSIMO

A fianco, Fernando Alonso ancora una volta ko con la McLaren è andato direttamente sulle tribune a salutare gli spettatori. Sotto, duello in casa Force India e Kubica in azione a Valencia. Sotto, Alberto Antonini e Antonio Giovinazzi



cosa di nuovo? Zero. Perché Carey invece di enunciare ovvietà non dice chiaro e tondo cosa farà?

Presenzialismo

Antonio Giovinazzi sta facendo più chilometri per andare a premiazioni a destra e a manca (per che cosa, alla fine?) che non in macchina. Va bene, è il terzo pilota della Ferrari eccetera, eccetera, però perché continuare a sprecarlo e sovraesporlo in eventi che dicono poco e - c'è da giurarlo - che lo mettono magari anche in imbarazzo? Abbiamo salvato il Panda, adesso il Wwf salvi pure Giovinazzi!

Eremitismo

Adrian Newey al Tourist Trophy è stata una presenza che non è passata inosservata. La sua passione per le due ruote è nota, così come quella per le barche e la musica. Non c'è invece una traccia recente e tangibile della sua passione per la Formula 1. Forse siamo un po' distratti... ●

di Mario Donnini

ATTENTI A QUEI TRE
PIÙ KIMI IN AGGUATO

A lato, Vettel, Bottas
e Hamilton a colloquio dopo
le qualifiche in Bahrain.

Sotto, Seb e Lewis
a contatto diretto in una
fase infuocata del Gp
di Spagna che alla fine
ha premiato l'inglese

LA F1 VA IN RIVA AL MAR CASPIO CON VERITÀ DI CUI TENERE CONTO. HAMILTON È VULNERABILE SE NON PARTE IN POLE ED È IN Q3 CHE LA ROSSA LO DEVE ATTACCARE. E OCCHIO: CHI ALLA PRIMA CURVA È SOLO TERZO, NON VINCE MAI!

Baku ad alt

La F1 va a Baku e, dopo sette Gran Premi disputati, restano tanti gli interrogativi appassionanti in ballo, accanto a risposte già disponibili e pronte a essere metabolizzate.

La lotta tra Ferrari e Mercedes e soprattutto la perdita del carattere dominante della Casa tedesca in F1 - dopo tre anni di prestigiosa ma noiosetta esclusiva turboibrida -, sono le vere novità del Mondiale 2017. Il quale con ogni probabilità vivrà un epilogo alle ultimissime pagine, quasi fosse un riuscitissimo giallo, presumibilmente in volata e ragionevolmente per esiguo distacco. Se continua così, saranno soprattutto gli episodi e una manciata di punti a decidere il verdetto, quale che sarà. E, financo al di là della competitività di ciascuna monoposto in lizza, saranno proprio i secondi piloti a rappresentare l'anello forte o l'anello debole delle rispettive catene.

Bottas gregario fidato di Lewis

Altra cosa certa, in Mercedes le gerarchie appaiono chiarissime. Valtteri Bottas ha un contratto annuale affilato come una spada di Damocle, per metà già fumato e gustato, ha già vinto il primo Gp della sua vita a Sochi, quindi ora per target residuale l'analcolico biondo ha di rinnovare il prima possibile l'accordo con la squadra più blasonata dell'era presente.

E per farlo o sperare di farlo non può che continuare a giurare eterna fedeltà alla causa argentata, promettendosi fido gregario di capitano Lewis Hamilton, lanciato verso il mondiale.





a tensione





Raikkonen è a un bivio

Discorso diverso alla Ferrari, laddove il quasi 38enne Raikkonen, proprio da Baku, è a un bivio le cui direzioni promettono sviluppi ben diversi, che in realtà ben poco hanno a che vedere col muso sfoggiato sul podio di Montecarlo e che affondano paradossalmente le radici nel futuro che vorrà costruirsi. O decide di puntare su un rinnovo contrattuale con la Ferrari e allora oltre che a andar forte deve anche pensare di dover lavorare in funzione squadra, sacrificando gloria personale per il bene comune, leggi chance, tattiche e punti di Seb Vettel. Oppure Kimi prende atto che il compimento dei 38 anni per lui potrebbe essere il momento buono per salutare per sempre l'intera compagnia del Circus e allora in pista la sua gestibilità non sarà altrettanto assicurata. E, attenzione, perché il ruolo di Iceman nel futuro immediato della Rossa è molto più importante di quanto lascerebbe intendere la classifica attuale. Quando la sfida - sia per il campionato Piloti che per quello Costruttori -, è tirata, il comportamento del secondo pilota conta quanto quello del primo. In fondo Kimi nel 2007 divenne campione d'un soffio beffando le fratricide McLaren di Alonso e Hamilton anche perché al suo fianco c'era un Massa pronto a qualsiasi sacrificio. Mentre, sarà bene ricordarlo, nel complicatissimo e drammatico 1976 un altro 37enne ferrarista, Clay Regazzoni, sentendosi giubilato dopo l'ultimo trionfo di Long Beach, affrontò il resto dell'annata con tanta disillusione, foriera di ben poche gioie, dopo il rogo del Ring, per se stesso, la squadra e Niki Lauda.

Scopriamo le realtà già assodate

La realtà è questa, ma tutta in divenire. Né bella né brutta, in gran parte ancora da scrivere e con

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





ECCO LE VOLTE IN CUI LE POSIZIONI TRA QUALIFICHE, USCITA DALLA PRIMA CURVA E BANDIERA A SCACCHI RESTANO LE STESS

	AUSTRALIA	CINA	BAHRAIN	RUSSIA	SPAGNA	MONACO	CANADA
QUALIFICHE	1. Hamilton 2. Vettel 3. Bottas 4. Raikkonen 5. Verstappen	1. Hamilton 2. Vettel 3. Bottas 4. Raikkonen 5. Ricciardo	1. Bottas 2. Hamilton 3. Vettel 4. Ricciardo 5. Raikkonen	1. Vettel 2. Raikkonen 3. Bottas 4. Hamilton 5. Ricciardo	1. Hamilton 2. Vettel 3. Bottas 4. Raikkonen 5. Verstappen	1. Raikkonen 2. Vettel 3. Bottas 4. Verstappen 5. Ricciardo	1. Hamilton 2. Vettel 3. Bottas 4. Raikkonen 5. Verstappen
PRIMA CURVA	1. Hamilton 2. Vettel 3. Bottas 4. Raikkonen 5. Ricciardo	1. Hamilton 2. Vettel 3. Bottas 4. Ricciardo 5. Raikkonen	1. Bottas 2. Vettel 3. Hamilton 4. Verstappen 5. Ricciardo	1. Bottas 2. Vettel 3. Raikkonen 4. Hamilton 5. Verstappen	1. Vettel 2. Hamilton 3. Bottas 4. Ricciardo 5. Massa	1. Raikkonen 2. Vettel 3. Bottas 4. Verstappen 5. Ricciardo	1. Hamilton 2. Verstappen 3. Bottas 4. Vettel 5. Ricciardo
FINALE	1. Vettel 2. Hamilton 3. Bottas 4. Raikkonen 5. Verstappen	1. Hamilton 2. Vettel 3. Verstappen 4. Ricciardo 5. Raikkonen	1. Vettel 2. Hamilton 3. Bottas 4. Raikkonen 5. Ricciardo	1. Bottas 2. Vettel 3. Raikkonen 4. Hamilton 5. Verstappen	1. Hamilton 2. Vettel 3. Ricciardo 4. Perez 5. Ocon	1. Vettel 2. Raikkonen 3. Ricciardo 4. Bottas 5. Verstappen	1. Hamilton 2. Bottas 3. Ricciardo 4. Vettel 5. Perez
MOMENTO DECISIVO	Pit stop	Via + safet-car	Pit stop	Via	Sorpasso	Pit stop	Via

le tastiere sotto le mani dei rispettivi protagonisti. Questo è l'aspetto più appassionante. Per il resto, a oggi, questo campionato mondiale di risposte ne ha già date eccome e vale la pena di scovarle una a una, analizzandole per vedere a cosa portano.

Il bello del 2017 è l'incertezza, non la sfida diretta

Tanto per cominciare, dando un'occhiata alle fondamenta più affidabili e utili a edificare ragionamenti che conducano a certezze, cioè ai fatti, s'evince che il fascino della stagione in corso è tutto nell'incertezza di ciascuna battaglia e dell'esito finale della guerra, ancor più che nello svolgimento spettacolare d'ogni pugna.

In poche parole, se andiamo a analizzare il momento decisivo di ciascuna gara disputata finora, due volte su sette decisivo è stato il via (vedi Russia e Canada), una volta (in Cina) a determinare la gara è stata la safety-car in pista per il crash di Giovinazzi, tre volte i pit-stop hanno deciso tutto (Australia, Bahrain e Monaco), mentre una volta, sottolineato, una e una sola volta su sette, l'esito finale della cor-

IN RUSSIA DECISIVA LA PRIMA FRENATA

La tabella sopra evidenzia sottolineate in celeste le posizioni cristallizzate tra Q3, prima curva e classifica finale, a dimostrazione del fatto che spesso molti giochi si decidono in prova e alla frenata iniziale. In alto, Hamilton saluta il pubblico dopo la pole in Cina. Nell'altra pagina, dal basso: l'incidente di Giovinazzi a Shanghai, quindi Bottas su Williams con Verstappen su Red Bull a Baku 2016, quando Valtteri con una scia ha toccato 378 km/h. In alto, il via del Gp di Russia a Sochi

sa è stato definito da uno scontro diretto in pista, ossia da un sorpasso. Vale a dire quello di Hamilton a Vettel alla curva uno, nell'ultimo stint del Gp di Spagna, il quale rappresenta anche uno dei rarissimi momenti di contatto agonistico e di confronto spalla a spalla nelle e delle rispettive carriere.

Lewis va attaccato in Q3, senno son rogne

Poi di verità di cui tener conto ce ne sono altre, per capire e vivere meglio il resto del Mondiale. Per esempio, quando Hamilton parte in pole, tre volte su quattro domina la gara. Di più: a parte l'Australia, se Lewis s'avvia davanti a tutti, tre volte su tre negli ultimi Gp in cui si è mosso da capotreno, poi non c'è verso di riprenderlo.

Quindi, per farla breve, il modo migliore per metterlo nei guai, è provare a strappargli la pole, senno son rogne. Rogne serie. Eh, fosse facile...

A oggi pertanto Lewis resta il gran signore delle prove, con quattro centri personali su sette e la Mercedes prevale di netto sulla Ferrari nelle partenze al palo, 5-2.

VERSO GP AZERBAIJAN

L'incidenza fondamentale della prima curva

Altro aspetto sempre più determinante, è quello dell'incidenza della partenza e delle posizioni d'uscita della prima curva.

Fate bene attenzione a questa verità incontrovertibile, a oggi: in tre casi su sette il vincitore è stato colui che era in testa dopo la prima piega e in ogni caso, in tutti i Gp 2017 colui che poi ha fatto sua la gara, mai è uscito peggio che secondo.

Il che vuol dire che nella tiratissima e spietata F.1 2017 se sei terzo dopo la prima curva, ti sei già fotuto le chance di vittoria nel cento per cento dei casi.

Ciò non significa che la rimonta è teoricamente e matematicamente impossibile, ma che a oggi un'eventualità del genere nei Gp corsi non s'è mai materializzata e non può certo essere un caso.

Non solo, è molto interessante anche rilevare che nel Gp di Russia la classifica dei top five dopo la prima frenata era esattamente tale e quale a quella finale.

Cavolo, chi ben comincia è a quattro quinti dell'opera. Altroché.

Anche se a lode e gloria della Ferrari va il fatto che il suo passo gara ha sempre compensato la non automatica incisività in Q3, considerando che se in prova la Rossa nelle pole perde per 5-2, in gara sta dietro solo 4-3, quanto a vittorie.

La mancata rivoluzione delle prestazioni

Volando altrove e guardando la situazione tecnico prestazionale della F.1 nel suo complesso, altre considerazioni non peregrine aiutano a leggere in modo se non sorprendente di certo sorpreso questo primo terzo di stagione.

Infatti l'annunciata, temuta e rabbrividente rivoluzione delle prestazioni sul giro della neonata F.1 XL coi gommoni e le trippe aerodinamiche, mica c'è stata.

Altro che quattro secondi abbondanti o cinque al giro: per ora la media d'incremento a Gp in qualifica è di 1"9. Sensibile ma tutt'altro che devastante. E va anche notato che l'abbassamento più rilevante è da ascivere alle qualifiche del Gp di Cina, che tuttavia l'anno precedente s'erano svolte in una cornice meteo non ottimale. È altresì vero che la tenuta e le velocità in curva hanno subito un'impennata non trascurabile, tuttavia accompagnata da un calo delle performance assolute in rettilineo. Tutto torna: la velocità top 2016 era stata di Bottas (Williams) che aveva preso proprio a Baku in rettilineo uno scione da Verstappen, toccando 366.1 km/h alla speed trap ma in realtà arrivando di massima, poco più in là, secondo la telemetria, a 378 km/h. Quest'anno invece a oggi Vettel s'è dovuto accontentare - si fa per dire, eh - dei 344,1 km/h raggiunti nell'appena tracciato Gp a Montreal.

Sorpassi in nettissimo calo

Con le nuove regole, e le gomme Pirelli che durano di più, sono invece calati in modo incredibile ma vero sia sorpassi che pit stop. Addirittura i sorpassi in ragione di una percentuale media del 60,5%. Tanto che a Monaco se ne sono visti solo tre in tutta la gara - i doppiaggi ovviamente non rientrano



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



PIRELLI IN EVOLUZIONE DIMINUITI I PIT-STOP

Sopra, Isola scherza, ma con la Pirelli fa sul serio. In alto, Vettel in Canada, dove ha toccato 344,1 km/h, top speed inferiore a quelle 2016 di Bottas, in alto a destra. Ma ora, a destra Kimi, si va di più in curva...



in questo computo -, nel Gp iniziale d'Australia ce n'erano stati solo due e addirittura in tutto il Gp di Russia, un solo sorpassino, poverello. Questo ovviamente non vuol dire che le gare siano più brutte o noiose ora. Macché, non c'entra proprio. La qualità e il valore di un'infilata infatti non ha niente a che vedere con la quantità. Superare una monoposto di puro Drs o grazie a gomme che hanno il doppio delle performance e la metà del degrado in atto, provoca solo un cambio di posizione aritmetico, non certo uno sconvolgimento nei valori di classe del pilota o della monoposto in quel momento all'attacco. Certo è che le dimensioni XL nelle strettoie cunicolari di Baku promettono scintille e momenti delicati e ricchi di promessi brividi. Sulle rive del Mar Caspio la F.1 delle monoposte panciute è attesa a una prova costume che s'annuncia quanto mai ansiogena e emozionante. ●

IL VALORE SUL GIRO IN QUALIFICA VEDE PRESTAZIONI MEDIE MIGLIORATE SOLTANDO DI 1"9

G. PREMIO	2016			2017			DIFFERENZA
	PILOTA	VETTURA	TEMPO	PILOTA	VETTURA	TEMPO	
Australia	Lewis Hamilton	Mercedes	1'23.837	Lewis Hamilton	Mercedes	1'22.188	-1.649
Bahrain	Lewis Hamilton	Mercedes	1'29.493	Valtteri Bottas	Mercedes	1'28.769	-0.724
Cina	Nico Rosberg	Mercedes	1'35.402	Lewis Hamilton	Mercedes	1'31.678	-3.724
Russia	Nico Rosberg	Mercedes	1'35.417	Sebastian Vettel	Ferrari	1'33.194	-2.223
Spagna	Lewis Hamilton	Mercedes	1'22.000	Lewis Hamilton	Mercedes	1'19.149	-2.851
Monaco	Daniel Ricciardo	Red Bull	1'13.622	Kimi Räikkönen	Ferrari	1'12.178	-1.444
Canada	Lewis Hamilton	Mercedes	1'12.812	Lewis Hamilton	Mercedes	1'11.459	-1.353
							media -1.995

2017 SORPASSI IN CROLLO

	SORPASSI	PIT-STOP
Australia	2	20
Cina	31	36
Bahrain	32	31
Russia	1	20
Spagna	16	37
Monaco	3	28
Canada	29	21

NEL 2016 SI SUPERAVA TANTO

	SORPASSI	PIT-STOP
Australia	26	45
Cina	128	66
Bahrain	66	53
Russia	27	25
Spagna	44	47
Monaco	15	45
Canada	27	36





di Carlo Vanzini Sky F.1

Sognando la **tempesta** perfetta

IL CALCIOMERCATO IMPAZZA E QUELLO DEI MOTORI QUASI. PROVIAMO QUINDI A STILARE UN RANGE DI SCENARI POSSIBILI, FINO AL PIÙ SCONVOLGENTE

Mentre siamo nel pieno del mercato pallonaro, quello dei motori è in fase di riscaldamento, in attesa di un'accensione, ancora tutta da valutare e interpretare se sarà a scoppio e rumorosa o ibrida e silenziosa. È necessario fare il distinguo del caso, perché se da un lato ci sono periodi e regole d'ingaggio, più o meno chiare, dall'altro, a parte i contratti, facilmente riscrivibili in F.1, non ci sono scadenze, ma "solo" alcuni vincoli, legati alle opzioni di rinnovo e scadenza. Ad esempio, Raikkonen lo scorso anno ha rinnovato ai primi di luglio con la Ferrari a far valere l'opzione a sua favore. Se tanto ci dà tanto, il periodo per lui dovrebbe essere lo stesso, se si dovesse andare oltre, allora qualche dubbio sulla sua permanenza ci sarà e per proprietà transitiva anche su quella di Vettel. Prima di fare qualsiasi ipotesi è bene chiarire le situazioni contrattuali dei pezzi grossi e o dei top team, senza escludere due variabili suggestive e competitive, rappresentate da Nico Rosberg, che qualcuno assicura già stufo di fare gelati e baby sitter e Robert Kubica, che scalpita dopo un test che di fatto lo ha reso idoneo a quello che sarebbe un clamoroso ritorno.

Hamilton è in scadenza 2018, ma con clausola di uscita a suo favore a fine anno. Bottas è in scadenza, con clausola di riconferma automatica, ma in F.1 mai fidarsi, in caso del raggiungimento del 70% dei punti di Hamilton. Per ora è dentro al 72%... Alonso è in scadenza con McLaren e con la F.1.

Vettel e Raikkonen sono entrambi in scadenza con volontà di rinnovo per Seb, al ribasso sul fisso, al rialzo sui premi, soluzione stimolante, visto il valore attuale della Rossa. Una sorta di richiesta di fiducia da parte del presidente Marchionne nei confronti del nervoso Vettel 2016. Se vince guadagna più di adesso. Vettel

vorrebbe non modificare il fisso, dando un prezzo al suo valore. Questione di tira e molla che dovrebbe risolversi con un rinnovo triennale fino al 2020. Le sirene Mercedes sono state messe in giro un po' ad arte, come è giusto che sia, per agitare l'avversario o viceversa calmare i bollenti spiriti del proprio top in casa, ma un fondo di verità c'è. Il contatto Mercedes-Vettel c'è stato, confermato da chi, vicino al team, già durante i test, era sicuro di avere in mano Sebastian per il 2018.

I risultati stanno cambiando lo scenario. Vettel vuole indubbiamente vincere il Mondiale con la Ferrari, è il suo sogno, ma due chiacchiere con chi ha dominato l'era power unit ci stavano. L'importante è che non si sia sbilanciato oltre alle due chiacchiere. Le dichiarazioni dell'ultimo periodo di Marchionne, «se l'auto gli piace può restare quanto vuole», a conferma del discorso più premi e meno fisso, e quelle di Seb, «una soluzione la troveremo», lasciano intendere che il rinnovo ci sarà. C'è Hamilton che in Ferrari ci vuole arrivare ed è consapevole che

SUTTON-IMAGES.COM



AUTO SPORTE



SUTTON-IMAGES.COM





LA PRESSE



HAMILTON E VETTEL I DUE PERNI ASSOLUTI

Hamilton sbircia la Rossa, a lato, contraccambiato da Vettel con la Mercedes, sopra. I due oltre che in lotta per il titolo sono i pezzi più pregiati del mercato. Nell'altra pagina, eccoli a colloquio

PROSSIMO GP

un rinnovo triennale di Vettel sposterebbe l'idea di vestirsi di rosso a 36 anni... Certo se Ferrari li mettesse insieme prima... (vedi la Tempesta Perfetta) Probabilmente, come prima conseguenza, ci sarà anche quello di Raikkonen, per quieto vivere della squadra e la stabilità necessaria per continuare a progredire, ma se andiamo a vedere la classifica mondiale, la posizione di Raikkonen, salvo risultati che Iceman ha nel piede, è quella più pericolante. Quella Ferrari è la coppia meno omogenea. Cioè, per capirci, per essere allo stesso livello di Bottas con Hamilton, Raikkonen dovrebbe avere 98 punti e invece ne ha 73, la metà di Vettel, quarto dei quattro che guidano Ferrari e Mercedes e con Ricciardo a -6. Carta canta, così non va, per una squadra, parola del suo team principal, che ha nel Mondiale Costruttori l'obiettivo primario. Tornando ai contratti, gli unici davvero blindati sono i due Red Bull, Ricciardo e Verstappen, fino a fine 2018.

Quindi cosa succederà?

Abbiamo quattro ipotesi:

1) TUTTO FERMO, MA...: I tre top team restano così come sono anche per il 2018, in attesa di Giovinazzi o Leclerc, al posto di Kimi dopo un anno in Haas. Renault potrebbe aprire a Kubica e affiancarlo a Hulkenberg o, ipotesi non del tutto da scartare, fargli fare coppia con Alonso, a meno che McLaren non riesca effettivamente a tornare alla power unit Mercedes e tenersi così Alonso. Massa resterebbe a fare da baby sitter, ehi senza offesa ovvio, a Stroll.

2) CIAO KIMI: Mercedes resta come è, Ferrari fa il colpo e affianca uno dei due Red Bull a Vettel, Ricciardo meglio di Verstappen, per un più sano equilibrio, anche se Max è più un cavallino di razza, dovesse esserci da scommettere, altri piloti in circolazione, Perez, Sainz e Grosjean, non danno garanzie vere e proprie, certo pur sempre meglio del Raikkonen a sveglia alternata. In questo caso potrebbe affacciarsi un'ipotesi che lo stesso team Mercedes non ha escluso, un ritorno di Rosberg ma con il team Ferrari, per una coppia tutta tedesca, estremamente interessante. Il discorso per Renault resterebbe invariato.

3) LA TEMPESTA: cambia tutto! Hamilton va in Ferrari e Vettel in Mercedes. Da definire a quel punto i compagni di squadra. Con Bottas sicuro e Ferrari con un grosso punto di domanda sul rapporto di forza Hamilton-Raikkonen, ma in questo caso da escludere che sia Rosberg. Ipotesi ancor più pazza, Mercedes fa, per un anno, Hamilton-Vettel e Ferrari vira su Verstappen, tenendo Raikkonen o non scartando l'ipotesi Rosberg. Kubica piace molto a Maranello, ma dovrebbero esserci certezze che Robert, così come dicono gli ingegneri che l'hanno seguito ai test, sia effettivamente un pilota F1 al 100%...

4) LA TEMPESTA PERFETTA: Ferrari: Vettel-Hamilton, Mercedes: Rosberg-Alonso, Red Bull: Verstappen-Ricciardo, Renault: Hulkenberg-Kubica, Haas: Giovinazzi-Leclerc, Toro Rosso: Kvyat -?, Force India: Perez-Ocon, Sauber: ?-?, Williams: Massa-Stroll, McLaren: Vandoorne-?

Finché non si muove una pedina o meglio un pedone, può succedere tutto o nulla, vivere di certezze è un dovere per un cronista, ma innamorarsi delle suggestioni è un obbligo, per un appassionato. ●

25 GIUGNO

PARTENZA ALLE ORE 15.00

Baku Azerbaijan, Italia
6003 m / 51 giri / ore 15.00

I PRIMATI

In prova: N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'42"520, media 210.795 km/h

In gara: N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'46"485, media 202.946 km/h

Distanza: N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1H32'52"366, media 197.721 km/h

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

VENERDÌ 23 GIUGNO

SkySportF1	libere 1	11.00
SkySportF1	libere 2	15.00
RaiSport	libere 1	20.30

SABATO 24 GIUGNO

SkySportF1	libere 3	12.00
SkySportF1	Qualifiche	15.00
RaiSport	libere 2	00.30
RaiSport	libere 3	22.00
Rai2	Qualifiche	23.15

DOMENICA 25 GIUGNO

SkySportF1	Gara	15.00
Rai 2	Gara	21.10

LA F2 SU SKY SPORT F1 (LIVE)

VENERDÌ 23 GIUGNO

SkySportF1	libere	09.00
SkySportF1	qualifiche	13.00

SABATO 24 GIUGNO

SkySportF1	Gara-1	10.00
------------	--------	-------

DOMENICA 25 GIUGNO

SkySportF1	Gara-2	12.00
------------	--------	-------

IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 23 a domenica 25 giugno

su www.autosprint.it
e su [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)
e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

di Sergio Remondino

VVB77

Bottas lavori in corso

FACCIA A FACCIA CON VALTTERI A VILLASTELLONE NELLA SEDE DELLA PETRONAS: «BAKU È UNA PISTA CHE MI PIACE MOLTO: SPERO DI CONQUISTARE LA MIA SECONDA VITTORIA. POI VEDREMO...»

Quando il Mondiale 2017 s'è presentato ai nastri di partenza, Valtteri Bottas era un po' l'oggetto misterioso della stagione che andava ad inaugurare l'epoca delle monoposto extralarge. Il 27enne finlandese, reclutato all'ultimo momento dalla Mercedes per sostituire Nico Rosberg, veniva da quattro anni di F.1 con la Williams nel corso dei quali aveva messo in mostra a più riprese di essere in grado di fornire prestazioni consistenti, senza tuttavia aver mai colto il risultato eclatante. Due secondi posti nel già lontano 2014 erano i migliori risultati. Mancava la conferma. La vittoria insomma. Poi, l'ingaggio - quasi "a gettone" - con la Mercedes. Con un compagno di squadra difficile come Lewis Hamilton. Forse il più difficile. E tante spade di Damocle sulla testa: "se non si mostre-

VB 77 GRAFFITARO IN PIEMONTE

Alla prima stagione con la Mercedes Valtteri Bottas, finlandese di Nastola, ha subito colto la prima vittoria in carriera facendo saltare il banco nel Gp di Russia.

Nell'immagine ecco lasciare il segno del suo passaggio alla Petronas come un "graffitaro"

rà all'altezza verrà sostituito; ha un contratto gara per gara; Alonso farebbe carte false per arrivare in Mercedes; Hamilton lo stritolerà": questo il genere di commenti all'indirizzo di Valtteri. Non è successo niente di tutto questo. Bottas s'è confermato pilota all'altezza della Mercedes, ottimo numero due, spalla perfetta di super Hamilton. Ha vinto il suo primo Gp, in Russia. Avrebbe potuto vincere in altre occasioni. In Canada ha ottenuto un buon secondo posto, seppur staccato dall'imprendibile Hamilton. Se l'è cavata, insomma. E ora guarda avanti. A quel Gp dell'Azerbaijan in programma nel week-end su un tracciato che lo scorso anno ad Hamilton non è proprio andato giù e che invece lui dice di gradire. E parecchio. Bottas pronto per il bis? Glielo abbiamo chiesto nel corso di una giornata promozionale



PETRONAS

BOSS
1993 2001

UBS

QUALITY

EFFICIENCY



400-0-526

VERSO GP AZERBAIJAN

nella sede italiana della Petronas, alle porte di Torino, dove nascono i carburanti e tutti i fluidi che fanno funzionare le Mercedes F1. Ed è un Bottas rilassato, consapevole, preciso, sereno, quello che ha risposto alle nostre domande. Con spunti di riflessione davvero interessanti. Alla faccia di chi dice che in finlandesi sorridono poco e parlano anche meno...

- Questa settimana si corre a Baku. Lo scorso anno Hamilton non è mai realmente entrato in feeling con quel tracciato ed ha chiuso quinto, mentre la Mercedes ha vinto con Rosberg...

«A me quella pista piace davvero - esordisce Bottas - e si addice al mio stile di pilotaggio. Mi piacciono in generale tutti i circuiti cittadini. Una bella new entry nel calendario della F1, diversa da tutte le altre gare. Credo che si assisterà ad un nuovo capitolo della lotta Mercedes-Ferrari: il trend dei prossimi Gp sarà questo. Posso dire che ancora una volta sarà decisivo trovare il set up giusto. Con la macchina neutra. Soprattutto, a Baku è fondamentale

avere un week-end senza errori. È il posto giusto per tentare di conquistare la mia seconda vittoria».

- Una volta arrivare secondo, per lei, era un grande risultato. Ora come lo vive il secondo posto appena conquistato in Canada?

«Quest'anno è diverso, è un'altra cosa! Le aspettative sono di un altro livello. E ritengo che il secondo è il primo

dei perdenti. Come pilota io voglio solo vincere, però so che non è sempre possibile e Lewis in Canada era veramente determinato. Inoltre, a livello di strategia la sua era probabilmente migliore. Però ero contento, la domenica sera, perché abbiamo disputato una gara consistente, tutto il team, non solo io. Per quanto mi riguarda, sin dalla prima curva tutto è andato bene. Ho visto che c'era uno spazio dove infilarmi ed ho tirato il più possibile la staccata. Vettel non è partito male, io però sono scattato un pelino meglio di lui. Poi s'è trovato addosso Verstappen... Risultato: le due Mercedes davanti a tutti alla prima curva e da lì siamo andati via».

- Lauda dice che la W08 è una macchina strana, che se trovi un buon compromesso per l'anteriore non funziona il posteriore e viceversa: lei cosa ne pensa?

«La W08 è una sensitive car, una monoposto molto sensibile alle regolazioni, molto di più di quanto il team fosse abituato negli anni precedenti. Se trovi il giusto set up la macchina è molto veloce: il problema è che è difficile da trovare! È difficile bilanciare bene l'anteriore con il posteriore».

- Queste difficoltà derivano dal fatto che la vostra monoposto ha il passo lungo?

«No, penso che più in generale la nostra macchina è molto sensibile ai cambiamenti, sia a livello meccanico che di aerodinamica. Se fai tutto bene è la mo-



**IN CANADA VETTEL
NON È PARTITO
MALE, IO PERÒ
SONO SCATTATO
UN PELINO MEGLIO
DI LUI. POI MAX...**

VALTERRI BOTTAS



LA PRESSE



Benzina e cammina

IL TECNICO DELLA PETRONAS ANDREA DOLFI CI HA SVELATO COME VIENE REALIZZATO IL CARBURANTE PER LE POWER UNIT MERCEDES

Oggi l'italiano va di moda in tutti i settori e le storie sui nostri cervelli che lavorano all'estero ed hanno successo sono all'ordine del giorno. Andrea Dolfi è uno di questi. Il tecnico fiorentino laureato

in chimica e biofisica è uno di quelli che studiano e realizzano il carburante per la power unit Mercedes e tutti i vari fluidi ed oli che servono per far funzionare la W08. Dolfi è una miniera di informazioni sulla F.1, che segue dal 2011, anno in cui è approdato alla Petronas.

- Cosa significa realizzare il carburante per una F.1?

«Partiamo da un concetto: io un motore a scoppio, da chimico, lo vedo come un reattore. Come la fonte di una trasformazione chimica, una reazione, di un carburante con l'ossigeno. Questa reazione serve per estrarre l'energia chimica contenuta nel carburante. Fare una benzina significa riuscire a massimizzare la capacità del motore di estrarre dalla benzina questa energia. È come realizzare un vestito: deve stare alla perfezione e per ottenere questo risultato devo prendere le misure, realizzare una parte, provarla. Si chiama "tailor made approach"»,

- Un lavoro su misura, di sartoria...

«Siamo arrivati ad una resa termodinamica eccezionale, con valori di conversione dell'energia chimica in energia cinetica, cioè meccanica, pazzeschi: superano il 45%! I sistemi di recupero dell'energia cinetica, le Mgu-H e le Mgu-K, aiutano in maniera

importante ma anche l'efficienza della combustione aiuta parecchio. Serve un approccio a tutto tondo, dove il primo protagonista non è neanche il motore in se stesso».

- E cos'è, allora, che detta le regole?

«La combustione. Si lavora sulla camera di combustione, perché non si può sprecare energia, non basta essere bravi a convertirla, bisogna anche riuscire ad usarla tutta, fino in fondo. Ridurre tutte le dispersioni, non solo quelle meccaniche. È una concertazione. Non esiste più un discorso del tipo: dammi la benzina per questo motore. Si va ben oltre».

- Per quali altri impieghi viene sfruttata la benzina?

«Per raffreddare alcune zone del motore, come ad esempio il cielo del pistone e i primi due anelli di tenuta o lo stesso cilindro, dove si raggiungono temperature che vanno oltre i 600/700 gradi centigradi. Importantissimo poi è l'olio. Che viene usato non solo per la sua funzione primaria di lubrificazione radente e volante ma anche per il raffreddamento di parti del motore che per loro natura non possono essere raggiunte dal circuito di raffredda-

mento dell'acqua. Mi riferisco ad esempio alle zone degli anelli di tenuta del pistone, al cilindro e soprattutto alla parte inferiore del pistone, raffreddata tramite il jet spray di olio. Tutto questo però ancora non basta e si usa benzina iniettata in più per estrarre calore sfruttando il principio per cui a certe temperature evapora e quindi disperde calore. Non aumentano i consumi: quella benzina non va dispersa ma viene recuperata».

- Cosa c'è in un litro di carburante, in quei 700/750 gr. di composto chimico-organico?

«La Fia prevede da regolamento l'obbligo di utilizzo di componenti presenti nelle benzine commerciali ma lascia una certa libertà per una certa parte. E noi riusciamo in una determinata classe di particolari compo-

nenti a trovare molecole innovative che danno dei vantaggi. Nella formulazione delle varie componenti il dosaggio diventa un aspetto fondamentale e questo vale un po' per tutti i fluidi. Siamo degli scienziati formulativi».

- Quali sono queste componenti?

«Distillati delle raffinerie con certe caratteristiche, cui vengono sommati più componenti che aiutano la detergenza degli iniettori e tutta una serie di elementi chimici usati nelle benzine commerciali che si trovano nelle stazioni di servizio. Non solo. Come detto, il regolamento lascia degli spazi a noi formulatori. Prendiamo gli ingredienti e li trasformiamo nel carburante. Un po' come preparare un profumo. Se siamo bravi è un cocktail di successo e noi diventiamo il classico valore aggiunto».

- Una curiosità: quanti litri di carburante occorrono per una F.1?

«Per una singola monoposto è molto difficile fare un calcolo preciso. Sarebbe aleatorio. Quello che invece posso dire è che per un team con due vetture forniamo, per la stagione completa di 20 Gp e per tutti i test previsti, dai 18mila ai 25mila litri di benzina». ●



UN GIORNO CON VALTERI

La scorsa settimana, nella sede della Petronas a Villastellone, in provincia di Torino, Valtteri Bottas ha visitato la struttura che fornisce il carburante alle Mercedes W08 deliziando i presenti anche alla guida



**PER UN TEAM
CON DUE VETTURE,
LUNGO UNA
STAGIONE DI 20 GP
FORNIAMO DAI
18MILA AI 25MILA
LITRI DI BENZINA**

ANDREA DOLFI

”



«...
 noposto più veloce, in caso contrario diventa tutto molto più difficile».

- Cos'è successo realmente a Montecarlo? La vostra inferiorità rispetto alla Ferrari è dipesa dal fatto che non avete trovato il giusto set up o dal passo lungo della vettura, che mal si adatta ad un tracciato di quel genere?

«No, credo che il passo lungo abbia influito in maniera minima. Il team ha fatto tutte le simulazioni ed abbiamo commesso qualche piccolo errore, evidentemente, perché la Ferrari là era migliore di noi. Hanno lavorato meglio. In varie occasioni hanno fatto un lavoro migliore rispetto a noi. Se non hai il set up perfetto non trovi il massimo della confidenza e non dai il massimo nella guida. Fa una bella differenza, alla fine di un Gp. Abbiamo imparato la lezione. Se corressimo di nuovo a Montecarlo, oggi, le cose andrebbero diversamente. Abbiamo lavorato dieci giorni, dopo la gara, per capire dove avevamo sbagliato. E l'abbiamo capito».

- La difficoltà della vostra monoposto a sfruttare al meglio le Pirelli, in particolare per quanto riguarda le finestre di utilizzo delle varie mescole, è verità o è piuttosto leggenda?

«Un fondo di verità c'è. Non in tutte le occasioni.

In alcune piste abbiamo avuto problemi. Sembra che alla Ferrari padroneggino meglio di noi questo aspetto. Noi stiamo migliorando costantemente. A Montreal ad esempio, soprattutto la domenica, abbiamo fatto lavorare bene le gomme. Dipende dalle occasioni. In Canada ad esempio abbiamo lavorato bene».

- Cosa manca a Valtteri Bottas per essere al livello di Lewis Hamilton in ogni momento?

«Be, sicuramente lui ha più esperienza. È nel team da molto più tempo. E comunque, non vedo ragione per cui io non possa batterlo con lui in ogni occasione. Io so che è possibile. So che posso lottare per vincere, per fare la pole position. Sempre. Lewis per me è un grande motivatore, un grande punto di riferimento, per fare del mio meglio».

- Sul giro secco a che livello è Bottas rispetto ad Hamilton?

«Penso che siamo molto, molto vicini a livello di prestazione sul giro singolo. Secondo me siamo alla pari, non vedo differenze tra me e lui. Credo in me, assolutamente».

- Bottas lavora per vincere o per far vincere la Mercedes? Qual è il suo primo obiettivo?

«Io voglio vincere le gare. Questa è la prima cosa che mi passa per la testa. Però, sappiamo tutti che è fondamentale lavorare per la squadra. Io sono un team player ma lo sono perché voglio vincere delle corse e, un giorno, diventare campione del mondo».

- La prima vittoria con Mercedes è arrivata prima o dopo quello che si aspettava?

«Ci speravo a Melbourne (da serio che era, Bot-



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

LEWIS PER ME È UN GRANDE MOTIVATORE, UN RIFERIMENTO PER FARE DEL MIO MEGLIO
VALTTERI BOTTAS



E TERZO IN CLASSIFICA NEL MONDIALE PILOTI

Dopo la disputa del settimo round del Mondiale di F1, Bottas occupa la terza piazza nel Mondiale Piloti. Oltre alla vittoria (la prima della carriera) catturata in Russia, Valtteri ha chiuso sul podio anche in Canada (2°) e Australia e Bahrain (dove ha finito al terzo posto). Il finlandese, 4° a Monaco e 6° in Cina, ha collezionato un solo ritiro, in Spagna, per problemi alla power unit

tas sorride mentre lo dice... n.d.r.). Sarebbe stato un bel modo di iniziare la mia storia con la Mercedes. In Bahrain avrei potuto vincere, ci sono riuscito in Russia, va bene così. Sapevo che prima o poi sarebbe arrivata».

- La power unit Mercedes è ancora superiore a quella della Ferrari?

«Penso che ormai la differenza sia minima. La Ferrari ha fatto un grande lavoro, non abbiamo più il vantaggio del 2016. Può darsi che in qualifica siamo un pochino più forti ma è poca cosa, questione di uno o due decimi».

- Cosa deve mostrare per meritare il rinnovo del contratto con Mercedes?

«Devo far vedere di essere consistente, portare la vettura al massimo delle sue prestazioni, aiutare nello sviluppo, guidare per la squadra, vincere delle gare. È un team vincente, di altissimo livello, devo mostrare di esserne all'altezza. Naturalmente, in una squadra così si nutrono grandi aspettative da



Pedretti «F.1 grandi ricadute»

IL DIRETTORE COMMERCIALE PETRONAS SPIEGA QUALI SONO I BENEFICI CHE DERIVANO DAL CONVOLGIMENTO NEL CIRCUS

Quali sono le ricadute commerciale e tecnica che derivano da un coinvolgimento in F.1 come quello di Petronas?

«Noi usiamo la Formula 1 come un test - spiega Giuseppe Pedretti, chief commercial officer di Petronas - come l'ultima piattaforma di sviluppo dei nostri prodotti. Sia per il carburante che per tutti i fluidi necessari su motore e trasmissione. Quindi, la ricaduta tecnica è evidente. Soprattutto nelle ultime generazioni di monoposto, sempre più legate a parametri specifici e tecnologici. Ed è necessario lavorare su molti materiali, che sono prodotti direttamente da Petronas, nello stabilimento di Malacca, in Malesia. Si chiama Gruppo3 Plus ed è un sintetico molto sviluppato. Per quanto riguarda invece i lubrificanti, quelli per la F.1 sono "blendati" in Italia. Anche la benzina nasce in Italia, prodotta qui, a Villastellone, dove c'è il cuore della

nostra partecipazione alla F.1. Qui abbiamo il centro ricerche globale, con 80 persone che vi lavorano. E a inizio 2018 partirà il nuovo centro ricerche in costruzione, con superficie coperta di 17mila metri quadri. Sarà uno dei più avanzati in Europa. Un investimento da oltre 50 milioni di euro. Con addetti da tutto il mondo. Molti di questi saranno italiani, verranno da università italiane».

USIAMO LA F.1 COME UN TEST, COME UNA PIATTAFORMA DI SVILUPPO DEI NOSTRI PRODOTTI

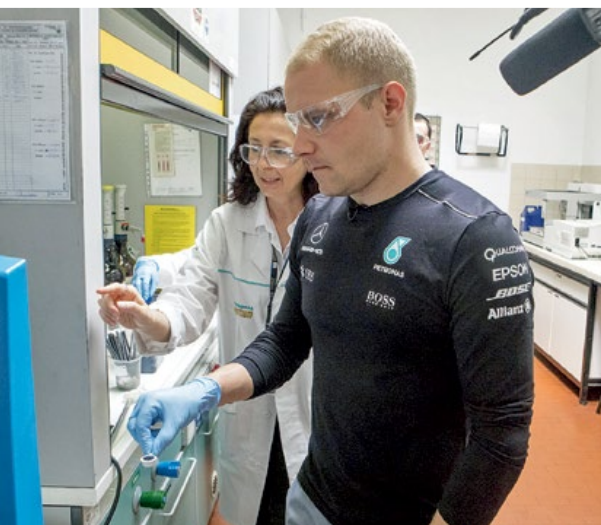
GIUSEPPE PEDRETTI



- Ricaduta tecnologica, dunque. E a livello commerciale cosa vi serve essere presenti in Formula 1?

«Nei mercati della vecchia Europa, nel nordamerica e nell'emisfero australe la F.1

è molto popolare, è sinonimo di tecnologia, ed esserci ha evidenti vantaggi diretti. Nei mercati emergenti, vedi India, Cina, Thailandia, non è ancora così popolare, però rappresenta il nuovo, le nuove tecnologie, quindi è molto importante per aumentare il valore del marchio e la distribuzione». ●



VOGLIO MERITARE IL RINNOVO MERCEDES E OTTENERE UN CONTRATTO A LUNGO TERMINE

VALTERI BOTTAS



parte dei piloti. La mia ambizione è restare in questo team, meritare ed ottenere un contratto a lungo termine».

- È soddisfatto della sua prima parte di stagione?

«Un po' e un po'. Nutro sentimenti contrastanti. Ho ottenuto buoni risultati. Ho fatto segnare la prima pole, ho centrato la prima vittoria,

contribuito a conquistare delle doppiette utili per la squadra. Però ho perso delle occasioni. Il testacoda in Cina dietro la safety car, il motore rotto in Spagna. Ho avuto un andamento un po' altalenante, con alti e bassi. Bene in generale ma non perfetto. Ho ancora da lavorare». ●

SUTTON-IMAGES.COM



È questione di compromessi

SCEGLIERE UN SET UP CHE FAVORISCE NEI RETTILINEI O UNO CHE PERMETTE DI ANDARE FORTE NEL TRATTO LENTO? È LA CHIAVE DI LETTURA DELLA GARA

Quando un anno fa la F.1 si avvicinò per la prima volta alla new entry cittadina di Baku, il commento più azzeccato fu quello di Lewis Hamilton... «È una pista dove ci vogliono gli attributi. Una combinazione di curve come quelle di Monaco, dove devi attaccare anche in frenata e fare il pelo alle barriere in uscita. Poi, sul rettilineo principale, si viaggia a 350 kmh con il cuore in gola, su un fondo che è davvero molto irregolare. Addirittura, le tante vibrazioni non permettono di vedere bene la curva numero 1. Ma va bene così. Non ha senso lamentarsi. Fa parte delle corse...».

Crediamo che questa sintesi sia perfetta. Perché possiamo anche ritenere più o meno logico correre su quelle strade con una F.1 ma, di sicuro, bisogna avere... grandi palle per farlo senza combinare danni. È abbastanza chiaro che a Baku, come anche a Montecarlo, i piloti giocano una parte assai rilevante sulla performance finale. E potremmo anche dire meno male, una volta tanto.

Nel toboga centrale intorno alla città vecchia la conformazione del tracciato impone una traiettoria unica ed un'estrema precisione di guida. Che ovviamente è figlia del set-up che i tecnici sono riusciti a mettere insieme ma è soprattutto legata all'abilità, alla lucidità ed alla concentrazione dei piloti.

Ogni piccola sbavatura può essere fatale, vista la pressoché totale assenza di spazi di fuga. E nella migliore delle ipotesi porta a gettare alle ortiche un giro, imponendo di effettuarne un altro, con il rischio di ripetersi nell'errore oppure di trovarsi nel traffico e non riuscire in alcun modo a migliorarsi.

Ecco perché è ovvio che a Baku le qualità dei piloti sono fondamentali e comunque non è per nulla facile mettere insieme un giro buono. Infatti, non è stato sicuramente un caso se nelle qualifiche della prima edizione del Gp, dodici mesi fa, nessun pilota è riuscito a comporre il suo giro perfetto nella sessione Q3. Addirittura, non tutti furono capaci di migliorare da una sessione all'altra. Cose che non succedono praticamente mai nell'arco di una stagione...

E LEWIS NON HA BRILLATO

Lo scorso anno un Hamilton fallosso e nervoso (in basso) ha mancato la Q3 ed in gara non è andato oltre il quinto posto. Mentre Rosberg dominava indisturbato la prima edizione del Gp dell'Azerbaijan...

Ferrari lontane 12 mesi fa

Che poi, cosa curiosa, tra quelli che sbagliarono di più ci fu proprio lui, Lewis Hamilton. Forse lo ricorderete... Durante tutto il week-end ne combinò più di Paperino, nonostante avesse tra le mani la vettura nettamente migliore del lotto e non riuscì mai a chiudere un giro senza commettere almeno un errore. Nelle prove libere ma anche in qualifica, dove si classificò decimo rimontando poi fino al quinto posto finale in gara. Forse fuorviato dal recupero di punti effettuato nei confronti del compagno di squadra nelle due gare precedenti, Lewis si era rilassato un po' troppo...

Il suo compagno di squadra Rosberg invece fu sempre estremamente lucido e concentrato, centrando addirittura il Grand Chelem, ovvero pole position, vittoria, giro veloce e conducendo in testa il Gp dall'inizio alla fine. In qualifica, Nico rifilò distacchi paurosi a tutti, con un predominio marcato

SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



I rapporti di forza che abbiamo visto in questi primi sette Gp ci lasciano pensare che a Baku le Ferrari se la giocheranno alla grande. Ovviamente, i tecnici di Maranello dovranno confermarsi bravi nel centrare il set-up giusto anche lì e non è un'operazione così scontata. Vedendo la conformazione del tracciato, è abbastanza chiaro che tutto si gioca nel trovare il giusto mix di assetto per le parti veloci (primo e terzo settore) e lo stretto e tortuoso settore centrale intorno alla città vecchia.

Questione di compromessi, come sempre, e di scelte. Serve sicuramente tanta efficienza in rettilineo, ovvero un basso Cx. Ma serve anche tanta motricità in uscita dalle curve a 90 gradi. E poi c'è quel settore centrale...

Ecco, se non ci fosse stata la parte intorno alle mura, probabilmente si sarebbe potuto impiegare un set-up non molto diverso da quello del Canada. Ma quel saliscendi tortuoso rende necessario avere un carico aerodinamico piuttosto importante per aiutare la precisione dell'avantreno, bilanciando il grip della vettura in tutte le condizioni (frenate comprese). Un carico da pagare possibilmente poco in Cx. E quindi, alla fine dei conti, a Baku andranno forte coloro che riusciranno a mostrare le migliori efficienze, aerodinamica e sul dritto.

Sarà una questione di efficienza globale, insomma. Della vettura e anche del pilota, per tutte le considerazioni che facevamo prima.

Un tracciato dove si può sorpassare

L'anno scorso l'idea che le F1 girassero lì in mezzo, con muri e guard-rail a portata di alettone, ci aveva portato a pensare che avremmo visto un Gp molto movimentato e caotico.

La gara della Gp2, nella quale la safety-car era stata mandata in pista un sacco di volte a causa di innumerevoli incidenti generati dall'esuberanza dei giovani piloti, sembrava essere lo spot di lancio di quello che avremmo visto la domenica pomeriggio. Invece, fortunatamente in gara non ci fu mai alcun intoppo e la safety-car rimase parcheggiata sempre nella pit lane.

Ultimo dettaglio da non trascurare per la gara di domenica è che il circuito di Baku facilita parecchio i sorpassi, grazie ai lunghi rettilinei con "staccatona" finale per entrare nella successiva curva a 90 gradi. E grazie soprattutto alle scie, che qui danno un contributo importante, come evidenziò Bottas l'anno scorso toccando i 366 kmh in fondo al rettilineo del traguardo.

Nel 2016 i sorpassi nel Gp furono in totale 67, contro una media stagionale di 52. Le regole di quest'anno, lo sappiamo, hanno ridotto le potenzialità di sorpasso delle vetture, riducendo la velocità massima sul dritto e aumentando quella in curva, con conseguente riduzione dei tempi di frenata. Tuttavia, non dovrebbe essere un problema trovare lo spazio per tentare un attacco.

E siccome è ragionevole (e soprattutto auspicabile) immaginare che non avremo più l'assolo Mercedes della passata stagione, ecco che ci sono molti ingredienti per vedere un Gp spettacolare, con quattro vetture molto vicine tra loro. E facendo magari attenzione anche alle Force India... ●

in tutti i settori del circuito. Perez registrò il secondo crono ma a ben sette decimi e mezzo di distacco. E le Ferrari? Vettel si classificò quarto nelle qualifiche, beccandosi qualche decimo nell'insidiosa parte centrale e addirittura un secondo nei due settori più veloci. Raikkonen, in conseguenza della scelta di un set-up aerodinamico più scarico di quello del tedesco, andò ancora peggio intorno alla città vecchia (+0,84 secondi rispetto a Rosberg) e recuperò qualcosina negli allunghi ma partì comunque dietro a Seb. In gara poi Vettel scavalcò Ricciardo e chiuse al secondo posto ma senza mai vedere nemmeno lontanamente gli scarichi della Mercedes di Rosberg.

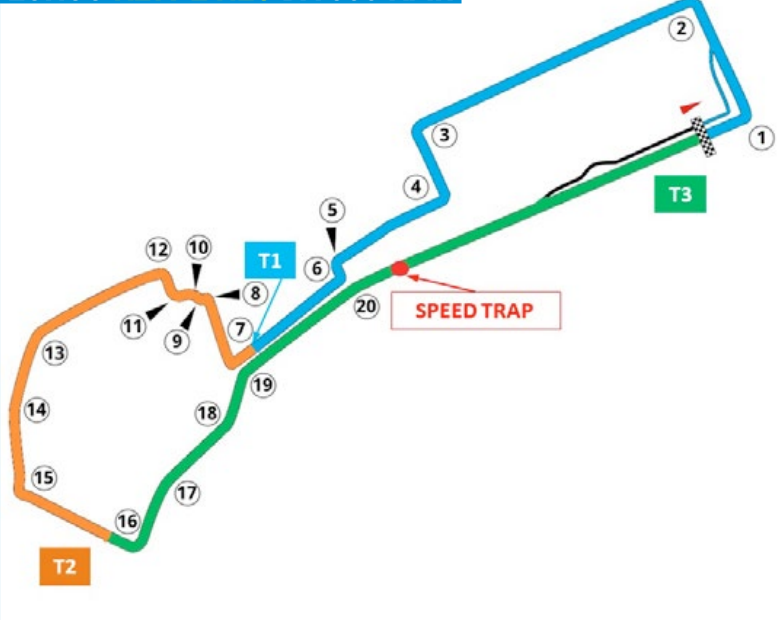
Alla ricerca della maggiore efficienza

Insomma, l'anno scorso ci fu una superiorità quasi imbarazzante della Mercedes che, sinceramente, non dovremmo ritrovare anche nel week-end.

UN DIFFICILE MISTO LENTO E VELOCE

Sopra, l'incredibile strettoia che porta alla parte lenta del circuito di Baku: la difficoltà sta tutta nel trovare un equilibrio che consenta di andare veloci sul dritto ed avere trazione nel lento. Facile a dirsi...

LUNGO RETTILINEO DA 366 KM/H



LA TRIADE CHE VUOL RILANCIARE IL CIRCUS

A lato, la triade composta da Brawn, Carey e Bratches: lo statomaggiore di Liberty Media al lavoro per rilanciare il prodotto Formula Uno attraverso un coinvolgimento sempre maggiore degli appassionati

Piace la F.1 stile Liberty

C'ERANO DIVERSI DUBBI PER IL CIRCUS POST-ECCLESTONE. MA I NUOVI PADRONI SONO PARTITI SUBITO COL PIEDE GIUSTO PER RIACCENDERE LA PASSIONE ANCHE SULLE TRIBUNE





foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

C'era un tempo, neanche tanto lontano, in cui Bernie Ecclestone andava dicendo che il Mondiale F.1 avrebbe potuto fare a meno dell'Europa perché i circuiti non avevano i soldi per pagare le cifre (folli) da lui richieste. Senza offrire granché in cambio. È così accaduto che la pista più affascinante, Spa, nel 2003 e 2006 è rimasta incredibilmente fuori dal calendario. Accade che la Germania, pur avendo Hockenheim e Nurburgring, pur essendo rappresentata in F.1 dalla pluri-iridata Mercedes e da Sebastian Vettel, quest'anno è fuori dal Mondiale mentre in Francia non si disputa un Gp dal 2008. E parecchio ha rischiato anche Monza, in bilico per diversi mesi. Nessun rispetto per la tradizione, insomma, in nome di un solo credo: il denaro.

Come un sorta di indemoniato Imperatore romano, Ecclestone ha tentato di invadere l'Oriente dando la caccia al miglior offerente senza andare tanto per il sottile. Sono così sbocciati circuiti nel deserto come Sakhir e Yas Marina, un giochino che interessa solo agli sceicchi locali e a un pubblico di Vip. Poi, alla brillante idea del Gp in notturna per le vie di Singapore che si disputa dal 2008 (ma gli organizzatori locali hanno espresso molti dubbi per il futuro avendo ormai le casse vuote), hanno fatto da contraltare i clamorosi flop dell'India e della Corea del Sud.

Circuiti mirabolanti, ma usati una volta all'anno, con zero interesse della popolazione locale, tracolli finanziari, corruzione, arresti (come anche verificatosi a Valencia per il tracciato cittadino dove molti politici locali sono finiti in manette). E così, il Gp indiano si è disputato solo dal 2011 al 2013, e quello coreano dal 2010 al 2013. Poco male, Ecclestone si è inventato Sochi, in Russia, con la benedizione del presidente Vladimir Putin, quindi Baku, in Azerbaijan dove impera Ilham Aliyev. Ma è questo il futuro della F.1? Circuiti in Paesi privi di una tradizione racing, nati solo per soddisfare l'ego di pochi? ➔

VERSO GP AZERBAIJAN

Bratches: «Europa culla del motorsport»

Liberty Media ha subito cambiato il metodo. E quando Sean Bratches ha annunciato: «Siamo molto entusiasti di aggiungere la Germania e la Francia nel calendario 2018. Sono due nazioni in cui vogliamo tornare e che non vogliamo abbandonare. Pensiamo che Francia e Germania siano importanti dal punto di vista del patrimonio dello sport e per gli appassionati che hanno. Guardiamo all'Europa come a una culla inimitabile della storia della F.1 e vogliamo inserire il business nelle giuste sedi». Parole completamente differenti da quelle del precedente gestore della F.1, al quale poco interessava del patrimonio europeo del motorsport. Ecclestone andava a caccia del migliore offerente tirando in ballo i governi dei Paesi che avrebbero ospitato la F.1 ai quali chiedeva cifre enormi. L'approccio di Liberty, pur dialogando con i politici locali, è nettamente diverso. Dice Bratches: «Vogliamo essere attivi nei mercati in cui andremo. Stiamo procedendo a completare uno studio economico per capire i reali benefici che scaturiscono dal portare la F.1 in una città, in un certo Paese. Noi dobbiamo individuare i luoghi per creare un calendario ottimale e vogliamo sederci con gli organizzatori per trovare un punto di incontro, un modo per offrire loro anche dei vantaggi». Insomma, non si guarderà soltanto a chi stacca l'assegno più sostanzioso, ma si cercherà di adattare le richieste economiche alla piazza in cui si vuole entrare.

New York, Long Beach, Portogallo e Turchia

Liberty Media ha un obiettivo: portare la F.1 a New York. Ma anche Long Beach, che negli Anni 80 ospitava il Mondiale ed ora accoglie la Indycar, è tornata in corsa perché si ritiene che la California sia una realtà molto importante. La città non lontano da Los Angeles sta valutando se continuare con la Indycar (contratto scade a fine 2018) o se aprire le porte alla F.1. A sorpresa, Liberty Media ha inserito tra i circuiti da rivalutare quello splendido, ma trop-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**VOGLIAMO
SEDERCI CON
GLI ORGANIZZATORI
DEI VARI GP.
TROVARE UN PUNTO
D'INCONTRO.
UN MODO PER
OFFRIRE LORO
ANCHE
DEI VANTAGGI**

SEAN BRATCHES

”

po in fretta abbandonato, di Istanbul. Chase Carey, presidente di Liberty Media, ha incontrato il presidente della Turchia Tayyip Erdogan proprio per discutere un eventuale ritorno della F.1 sull'Istanbul Park. E il meeting pare sia andato molto bene. Pure il Portogallo è stato preso in considerazione. L'impianto di Estoril, vicino a Lisbona, è ormai troppo vecchio, ma quello più a sud, nell'Algarve, di Portimao è un vero gioiello col suo tracciato molto difficile, proprio come quello di Istanbul. È un peccato che due circuiti così probanti siano finiti nel cassetto del dimenticatoio (non solo della F.1, ma anche in quello di tutte le altre categorie europee). Carey ha incontrato rappresentanti del governo portoghese valutando ogni possibilità tenendo conto delle difficoltà economiche del Portogallo. E qui si torna a quanto detto sopra: trovare un punto di incontro, non limitarsi soltanto a scrivere una cifra su un foglio di carta.





ROTTI I PONTI CON IL PASSATO

Dopo i primi 7 Gp del 2017 abbiamo fatto un bilancio sull'attività nel Circus da parte dei nuovi padroni di Liberty Media che hanno dimostrato di voler dare un nuovo volto alla F.1 rompendo i ponti con certe consuetudini del passato che avevano reso la specialità troppo esclusiva e troppo lontano dagli appassionati

Belle le aperture nei confronti del pubblico

Poi, c'è l'aspetto spettacolo. Con l'arrivo della F.1 in Spagna, prima gara in Europa, i nuovi proprietari hanno spinto a fondo sul pedale dell'acceleratore. Liberty Media ha infatti varato una serie di novità e di aperture nei confronti del pubblico, ma anche dei dieci team del Mondiale, che hanno suscitato applausi da parte degli addetti ai lavori. La cosa più visibile al mondo intero, ovvero a chi seguiva l'evento in TV, è stata quella di portare i primi tre classificati della qualifica sul rettilineo di arrivo, vicinissimo alle tribune. E da quella posizione, intervistarli a microfoni aperti. Una bella opportunità per il pubblico pagante di vedere da vicino i propri idoli. In Spagna, i piloti avevano anche "sparato" con particolari fucili delle magliette verso la tribuna. A Montecarlo e Montreal l'operazione è stata ripetuta con successo, senza magliette però. In Canada, si è aggiunta la consegna del casco di Ayrton Senna ad Hamilton per avere raggiunto lo stesso numero di pole del compianto brasiliano. Un gesto che ha commosso il mondo, un'altra bellissima idea che sta rendendo questa F.1 sempre più umana.

Il piccolo Tomas, un gran capolavoro

Il capolavoro di Liberty Media rimane però quanto accaduto in Spagna. Il regista aveva inquadrato un bimbo con la maglietta Ferrari in piena disperazione per il ritiro immediato di Kimi Raikkonen. Bravo il regista e il cameraman ad averlo scovato in una tribuna affollata. A quel punto, si è mossa la "macchina" di Liberty Media. Mentre il bimbo veniva reinquadrato festante per Vettel al comando della gara, sono stati inviati sul posto degli "agenti segreti" di Liberty Media che, saliti in tribuna, hanno scovato il bambino e i suoi genitori, invitandoli a seguirli nel paddock. Un po' spaventata e incredula, la famigliola che poi si è scoperto essere francese, è salita su una Mercedes ultimo modello. Arrivata all'ingresso del paddock, gli uomini di Liberty hanno accompagnato la famiglia in Ferrari e Tomas e i suoi genitori hanno potuto incontrare Raikkonen. Tomas è poi divenuto la star del giorno venendo intervistato da diverse televisioni. Applausi a scena aperta per Liberty Media che ha saputo stravolgere la domenica di un bambino qualsiasi, in lacrime per il ritiro del suo pilota preferito, partito dalla Francia per assistere al Gran Premio. Una magica e grandissima operazione di marketing, senza precedenti in F.1. A dimostrazione di quanto fosse clamorosamente ingessata la gestione della F.1 pre Liberty. E sull'onda del cambiamento, Fernando Alonso a Montreal ha fatto l'operazione al contrario. Ritiratosi a pochi giri dall'arrivo, lo spagnolo ha pensato bene

di superare le barriere di protezione e di infilarsi sulle scale della tribuna che era proprio di fronte a lui. Ritrovatosi in mezzo alla folla impazzita, Alonso ha lanciato i guanti, poi se ne è tornato giù. Ovviamente non vi era nulla di programmato in questa fantastica "esibizione", ma lascia intendere come il mese pre-Indianapolis trascorso in Indycar abbia fatto capire molte cose al pilota McLaren nel rapporto tra piloti e pubblico. Una mossa che è piaciuta da impazzire ai signori di Liberty. Scherzando, si diceva che Ecclestone ad Alonso avrebbe fatto pagare il biglietto per salire in tribuna...

Per ogni team pass illimitati

Nel paddock delle prime due tappe europee, ha trovato spazio uno stand extra team F.1 o gommista. Un vero evento che ha stupito tutti vedere una sorta di bar all'aperto targato Heineken dove chiunque poteva chiedere gratuitamente una birra, rigorosamente analcolica, sedersi e ascoltare musica. Già, l'altra novità era la musica, spesso compagna di viaggio di chi si ritrovava nel paddock o in tribuna. Non mancavano poi, fuori dal paddock, stand di intrattenimento per i tifosi che potevano usufruire di una serie di attrazioni gratuite, dai simulatori di guida all'emozione di rendersi protagonisti di un pit-stop con cambio gomme a tante altre simpatiche attività legate alla F.1. Tornando al paddock invece, abbiamo appreso che ad ogni team di F.1 è concesso un numero praticamente illimitato di pass. Nell'era Ecclestone, i pass erano contingentati. E per questo motivo il paddock era sempre deserto, un luogo esclusivo, tristissimo. Se un rappresentante di una squadra chiedeva al clan di Ecclestone una decina di pass in più per ragioni di marketing, non sempre veniva accontentato. Ora, la prima domanda di chi gestisce la F.1 è: quanti pass vi servono? Cinquanta, cento? Tanto per far capire come è cambiata la situazione... Vietato tirarsela, insomma.

Anche le serie minori tenute in considerazione

Altra novità targata Liberty Media, la maggior considerazione in cui sono tenute le categorie di contorno, ovvero Formula 2, Gp3 e Porsche. A Montmelò, all'uscita del "viale" con tappeto verde creato per l'accesso al paddock F.1 (con ai lati un muretto dove un disegnatore ha provveduto a produrre le caricature dei piloti), vi era subito il paddock F2 con a lato Gp3 e Porsche. Lo scorso anno invece, in quella posizione vi era il parcheggio degli addetti F.1 mentre ancora oltre, più lontano, le tende Gp2 e Gp3. Quest'anno poi, sono spariti gli antipaticissimi e inutili tornelli che davano l'accesso al paddock delle suddette categorie. Spazi aperti insomma e quindi la possibilità per gli appassionati in possesso di qualche pass paddock, di far visita ai team e ai giovani piloti. Se si pensa che per 12 anni ciò non è stato possibile... I team Formula 2, possono poi richiedere un maggior numero di pass per il loro paddock mentre i piloti hanno diritto a un pass F.1, cosa che prima non era neanche presa in considerazione. E chissà perché. Insomma, meno lacci, più libertà, cosa molto apprezzata da tutti i team manager F.2. ●



Ocon senza limiti

VINCENTE (E SEMPRE AL PRIMO COLPO) NELLE PIÙ IMPORTANTI CATEGORIE MINORI, ESTEBAN STUPISCE ANCHE IN F.1. E ORA...

In una breve chiacchierata al termine del Gp di Spagna, dove con la 5ª posizione ha colto il suo miglior risultato in F.1, Esteban Ocon non aveva fatto mistero del fatto che il suo prossimo obiettivo sarebbe stato il primo podio. Un risultato che è parso alla portata del 20enne di Evreux già nello scorso appuntamento stagionale a Montreal, quando nelle fasi finali di gara ha espressamente richiesto al muretto box della Force India di non essere ostacolato dal compagno di squadra Sergio Perez in modo da poter soffiare il gradino più basso del podio a un affannato Daniel Ricciardo. Poi, sappiamo come è andata, con il messicano che non ne ha voluto sapere di dar via libera al compagno impedendogli di mettersi al riparo dalla rimonta di uno scatenato Sebastian Vettel e precludendogli ogni chance di tentare l'assalto alla Red Bull dell'australiano.

Se, da un lato, il 6° posto finale l'ha apertamente deluso, il pilota francese in Canada ha comunque lasciato il segno ed ha tanti motivi per esserne soddisfatto. Infatti, non solo ha mostrato che soltanto 16 Gp in F.1 - ricordiamoci che ha debuttato a Spa nella passata stagione rimpiazzando Rio Haryanto alla Manor - gli sono bastati per attestarsi sui ritmi dei più esperti Daniel Ricciardo e Sergio Perez, ma ha anche mostrato un'impressionante maturità nella gestione della gara. Ocon ha ben gestito il degrado degli pneumatici, consentendo alla sua Force India di prolungare il primo stint e mettendosi così nella condizione di attaccare nel finale con le gomme più fre-

sche. Infine, ha mostrato di saper combattere senza alcun timore reverenziale con Valtteri Bottas, quando il finlandese ha ripetutamente provato, senza successo, ad attaccare la sua momentanea seconda piazza nelle fasi centrali della gara.

Anche il ruolino di marcia parla a favore di Ocon, a punti in sei delle sette gare finora disputate. «Sì, ma i tre decimi posti consecutivi nelle prime tre uscite stagionali non mi avevano affatto soddisfatto! - ha spiegato Esteban - Il nostro potenziale è ben superiore. Rispetto alla passata stagione, la squadra ha compiuto un notevole passo avanti in termini di competitività soprattutto grazie all'ottimo lavoro organizzativo che c'è alla base della preparazione di ogni gara. La nuova macchina è molto buona come concetto, ma tutto viene arricchito da un incessante e meticoloso lavoro di aggiornamento e sviluppo svolto tra una gara e l'altra nella nostra factory. Di fatto, posso dire che vivo nel nostro quartier generale di Silverstone, dove sono costantemente impegnato con i nostri ingegneri. Un ultimo

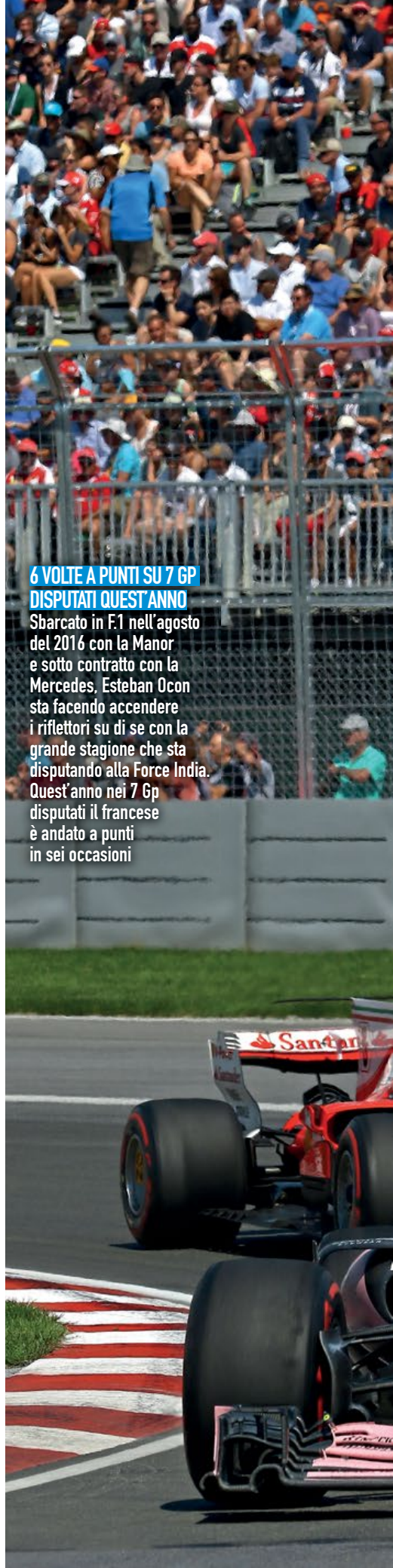
aspetto riguarda la reattività che ha avuto il nostro staff tecnico nel comprendere al meglio le nuove macchine e, soprattutto, ha ben messo a fuoco come ottimizzare la gestione degli pneumatici mantenendoli il più possibile all'interno della finestra di utilizzo ottimale. Alla luce di tutti questi elementi, il podio può essere un obiettivo realistico nel corso della stagione, magari approfittando delle scaramucce tra i piloti delle squadre di primissima fascia». Quello che fa impressione del francese è,

IN CANADA È STATO GIUSTO LASCIARE CHE I NOSTRI PILOTI IN GARA AVESSERO UN CONFRONTO CORRETTO, SENZA CHE NOI INTERVENISSIMO DAL MURETTO

ROBERT FERNLEY



Quello che fa impressione del francese è,



6 VOLTE A PUNTI SU 7 GP DISPUTATI QUEST'ANNO

Sbarcato in F.1 nell'agosto del 2016 con la Manor e sotto contratto con la Mercedes, Esteban Ocon sta facendo accendere i riflettori su di sé con la grande stagione che sta disputando alla Force India. Quest'anno nei 7 Gp disputati il francese è andato a punti in sei occasioni



IL PODIO PER NOI
PUÒ ESSERE
UN OBIETTIVO
REALISTICO
NEL CORSO
DELLA STAGIONE

ESTEBAN OCON



sino a questo punto, la capacità di arrivare velocemente a comprendere i limiti della macchina e a portarsi velocemente sul ritmo dei migliori. Non a caso, Esteban ha quasi sempre vinto al debutto nelle categorie che hanno scandito la sua crescita. Nel 2014 ha conquistato il titolo europeo della F3, in un'annata particolarmente ricca di talenti come Verstappen, Giovinazzi, Rosenqvist, Blomqvist, riuscendo a vincere da subito 9 gare in un'annata contrassegnata da 15 pole position e ben 21 podi. L'anno successivo, è arrivato al primo tentativo anche il successo nella Gp3 Series, mentre nel 2016 è stata la volta del contratto con la Mercedes per il Dtm, programma interrotto nel mese di agosto a causa del passaggio alla Manor al posto di Haryanto. E non è un caso che i Costruttori impegnati in F1 gli abbiano messo sin da piccolo gli occhi addosso. Nel 2013 Esteban è stato scelto come Lotus F1 Junior Driver, per poi siglare un contratto con la Mercedes l'anno successivo. Il colosso di Stoccarda per farlo crescere lo ha pure prestato alla Renault, che nel 2015 l'ha impiegato come terzo pilota facendolo spesso scendere in pista nelle prove libere del venerdì. Un ruolino di marcia senza dubbio da predestinato, insomma, e che sembra avere tutte le caratteristiche per metterlo nelle condizioni di puntare ancora più in alto.

In vista della trasferta di Baku c'è da ricucire in Force India lo screezio interno con Sergio Perez, che fino a Montreal, nei fatti e nei risultati, aveva ben svolto il ruolo di capo squadra. «È stato giusto lasciare che i nostri piloti in gara avessero un confronto corretto, senza che noi intervenissimo dal muretto box. Quello che per noi conta è che in Canada abbiamo dimostrato chiaramente di essere più veloci della Red Bull

di Daniel Ricciardo e abbiamo conquistato diciotto punti che ci consentono di irrobustire la nostra quarta posizione nel ranking Costruttori» ha tagliato corto il deputy technical director Robert Fernley. Ma sta di fatto che l'armonia tra il messicano ed Ocon in seno alla squadra è tutt'altro che rinsaldata e,

al di là delle dichiarazioni di facciata, tra i due sulle rive del Mar Caspio ci potrebbero essere nuovamente scintille. ●



COLOMBO



Hamilton è il più complesso

GERHARD BERGER DICE LA SUA SULLA FORMULA UNO DI OGGI, SPIEGANDO CHE LO AFFASCINA MOLTO LA NON... FACILE OMOLOGABILITÀ DI LEWIS

Baku non è più un'affascinante incognita come lo era dodici mesi fa. Ora le sue caratteristiche e le sue insidie sono note ai protagonisti Circus della F.1, che per la seconda volta fanno tappa nella città che si affaccia sulle rive del Mar Caspio, dove si riaccenderà la sfida tra Sebastian Vettel e Lewis Hamilton, tra Ferrari e Mercedes. Le Rosse saranno in grado di ripetersi ai livelli del Principato? Ritroveremo il pilota britannico sui ritmi incontenibili di Montreal? Ne abbiamo parlato con Gerhard Berger. Quale versione di Hamilton dobbiamo attenderci a Baku? Quella irresistibile di Montreal o, piuttosto, quella tormentata di Montecarlo?

«Ci sono almeno dieci versioni di Hamilton, non soltanto due! Anzi, semplicemente, questo è Hamilton. Un campione fatto da molteplici sfaccettature, che sono tutte diverse. Lewis è un pilota molto speciale, unico, anche perché non lo si può etichettare. Ha emozioni e reazioni che lo portano a porsi in modalità diverse e, anche per questo motivo, viene

molto apprezzato. Questa sua unicità lo rende speciale diverso dagli altri, perché lui non è affatto un tipo prevedibile e omologato. Per la F.1 è importantissimo avere un personaggio come lui, sia che vinca il titolo, sia che ci vada molto vicino. Hamilton è, nella sua essenza, tutto fuorché razionale. Sarebbe dunque un errore pensare di farlo rientrare in un cliché o trovare sempre una spiegazione logica e razionale a quello che fa».

- **Pensi che il casco che a Montreal gli è stato donato dalla famiglia di Ayrton Senna abbia reso la corsa di Hamilton in Canada ancora più speciale?**
«Sicuramente, questo episodio ha contribuito ad amplificare le sue sensazioni e emozioni. Io e Lewis siamo tra le pochissime persone che hanno ricevuto tale dono e possono conservarlo. Abbiamo esattamente la stessa versione e ne sono davvero onorato».

- **Cosa ci dici, invece, di Sebastian Vettel?** Hai lavorato a lungo con il pilota della Ferrari e lo cono-

È UN ERRORE
CERCARE DI FAR
RIENTRARE LEWIS
DENTRO UN CLICHÉ.
LUI È TUTTO MENO
CHE RAZIONALE

GERHARD BERGER





GETTY IMAGES

IL PARERE DI UN GRANDE CONOSCITORE DI F1

Gerhard Berger, il pilota-amico più caro per Ayrton Senna, sotto, ha idee molto chiare sulla F1 2017 ed è ben felice di spiegarle a Autosprint. Gerhard ha corso nel Mondiale dal 1984 al 1997 ed è nato nel 1959

sci come pochi al mondo...

«Sebastian è tornato al top della sua performance. È al 100% e, per come lo conosco, crede al 100% nella possibilità di vincere questo campionato e non mollerà la presa fino alla fine. Quando le cose non vanno bene, a volte si perde un po', ma quando tutto gira nel verso giusto è davvero un killer!».

- Sei stato a lungo legato alla Honda quando correvi con la McLaren. Cosa ne pensi del momentaccio del Colosso del Sol Levante?

«Sinceramente, è qualcosa di incomprensibile. Avrei scommesso su di loro e avrei perso tutto! Pensavo che nel giro di tre anni sarebbero stati al top. Conosco bene i loro mezzi, la loro mentalità ed il metodo di lavoro e non mi spiego come mai non riescano a uscire da questa situazione difficile».

- Si parla di un approdo di tuo nipote, Lucas Auer, in F1. Sarà con la Toro Rosso o con la Mercedes, visto che ora è pilota della Casa di Stoccarda?

«Questa è una bella domanda, ne stiamo parlando proprio in questi giorni e stiamo valutando come procedere. In questo momento Lucas sta lottando al vertice del Dtm e penso sia giusto si concentri solo su questa categoria almeno nelle prossime tre o quattro gare. Poi valuteremo dove farlo esordire. Io vorrei vederlo all'opera. Nelle prime gare di quest'anno è stato convincente, ma deve mantenersi su questi standard».

- Cosa ne pensi del ritorno di Robert Kubica in F1? La sua recente esperienza a Valencia con la Renault è davvero parsa molto convincente.

«Dal punto di vista emotivo, mi farebbe molto piacere se Robert tornasse a correre in F1, vorrei davvero che qualcuno gli dia una possibilità di farlo. Mi sembra di capire che si sente pronto a tornare. Sin dal primo giorno sono stato un sostenitore di Kubica per il suo modo di correre, la sua velocità ed il modo di porsi. Per quello che rappresenta nel complesso. Sarebbe una nuova fantastica sfida per lui e, penso, sarebbe in grado di gestirla nella maniera appropriata».

- Quando sei diventato il boss del Dtm hai detto che la piattaforma era di per sé buona e servivano solo alcune migliorie per gestire questa stagione e la prossima. Poi però arriverà il difficile. Sei ancora della stessa opinione?

«Sì la categoria va bene ed i piccoli cambiamenti

che abbiamo apportato sono serviti a rendere il tutto ancora più spettacolare. Delle prime quattro corse, tre sono state davvero super e il nostro obiettivo è continuare in questa direzione anche nel 2018. Nel frattempo, dobbiamo affrontare la parte più impegnativa che riguarda delle modifiche regolamentari più ad ampio respiro e che necessitano un orizzonte temporale più lungo e che entreranno in vigore nel 2019. Anche se non ho un numero ideale in termini di piloti e Marche coinvolte, penso che i numeri attuali rappresentino i parametri minimi. Diciotto macchine e tre Case sono un punto di partenza, noi dobbiamo riuscire a essere adeguatamente attraenti per richiamare altre forze. Sapete benissimo che il mio sogno sarebbe avere ai banchi di partenza l'Alfa Romeo e a tornare a lavorare con gli italiani, che mi mancano molto e sono sempre stati parti della mia vita nelle corse. Io mi sento mezzo italiano, vorrei tornare ad avere corse nel vostro Paese che vorrei diventasse parte integrante della categoria. Mi manca anche la stampa italiana! Io lavorerò in modo che a Sergio Marchionne arrivino gli input adatti affinché possa considerare un impegno nel Dtm».

- Come vedi il Dtm nel 2019?

«Abbiamo ancora un po' di homework da fare per definire il tutto, ma l'obiettivo è quello di tenere sotto controllo i costi e fornire uno show di qualità sempre più alta. Sono due concetti che vanno in direzione opposta, ma dobbiamo riuscire a trovare il giusto equilibrio. E non deve essere qualcosa di artificiale. I piloti percepiscono il Dtm come una serie molto competitiva e difficile, ma molto reale. Il Dtm deve avere il suo Dna, diverso dalla Formula 1 e dalle altre categorie. Penso che la Formula 1 stia facendo degli ottimi passi avanti, ma noi dobbiamo procedere a modo nostro senza copiare nessuno. La nostra piattaforma deve restare nell'Europa centrale, senza per il momento pensare ad una di portata mondiale».

- Il Dtm può essere una categoria di passaggio verso la Formula Uno?

«Se guardiamo il percorso di diversi piloti, vediamo che il Dtm e la Formula 3 sono le categorie che producono più talenti. Dal Dtm recentemente sono passati Ocon e Wehrlein, in passato anche Fisichella. E' una serie ideale dove fare crescere i piloti degli Junior programs o di interesse per le Federazioni. Tramite Alfa sarebbe una buona opportunità anche per la Ferrari di fare crescere i suoi ragazzi».

- Hai contribuito in passato alla rinascita della Formula 3, che ora potrebbe fondersi con la Gp3 Series. Cosa ne pensi di questo processo?

«Penso sia un processo molto delicato e complesso e come tale va gestito. Le due categorie possono anche unirsi, ma il Dna della Formula 3 non deve essere alterato. Non si può uccidere la più importante serie formativa al mondo per motivi di marketing. La Gp3 è una categoria che non ha storia. L'equilibrio giusto sarebbe quello di avere metà calendario con il Dtm e metà con la Formula Uno». ●

DAL PUNTO DI VISTA EMOTIVO MI FAREBBE TANTO PIACERE VEDER TORNARE KUBICA IN FORMULA UNO

GERHARD BERGER

”



di Mario Donnini

La recente scomparsa a 88 anni di Eric Broadley, padre fondatore della Lola nel lontano 1958, fa doverosamente riaccendere un faro sull'ultimo capitolo agonistico nel suo mezzo secolo di corse: l'incredibile avvio stagione 1997, con l'inizialmente faraonico piano d'attacco della Casa al mondiale di F.1.

Uno degli insuccessi più clamorosi e catastrofici, nella storia recente della massima formula, maturato in circostanze mai del tutto chiarite. Causa ultima della cessione della Lola stessa dalle mani del fondatore, poi malinconicamente uscito di scena, a quelle del facoltoso irlandese Martin Birrane, al quale vanno ascritti i successivi capitoli di storia della Casa. Vent'anni esatti sono passati da allora e qualche interrogativo resta in piedi.

Domande che restano a mezz'aria

Per esempio, perché mai Broadley, per tre decenni il più cauto tra i Costruttori di auto da corsa a livello mondiale - avendo evitato fino a quel momento l'impegno diretto in F.1 in prima persona e preferendo sempre legarsi a team quali il Bowmaker di Reg Parnell nel 1962, L'Embassy di Graham Hill nel 1974-1975, la Force-Beatrice-Hasas nell'85-'86, la Larrousse dall'87 al 1991 e la Bms Scuderia Italia nel 1993 - si era buttato a capofitto, a quasi settant'anni d'età e senza reali garanzie economiche, se non i fondi dell'azienda, cioè i soldi suoi, in un'avventura potenzialmente letale - in caso d'insuccesso -, sul piano economico? Quali erano i suoi reali target? In quali circostanze era maturata la scelta, peraltro incredibilmente annunciata in extremis, di partecipare al mondiale 1997? E quale fu il reale apporto dello sponsor MasterCard? Di più: come e perché l'avventura partita in pompa magna durò di fatto solo un Gran Premio e mezzo, iniziando in Australia e finendo pochi giorni dopo al Gp del Brasile, laddove le due Lola rimasero prudenzialmente impacchettate sotto i teloni da trasporto?



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



IN F1 LA LOLA AVEVA SEMPRE FATTO FIGURE PIÙ CHE DIGNITOSE, A PARTE QUALCHE DELUSIONE, COME NEL 1993. MA L'INSUCCESSO TARGATO 1997 È TALE DA MERITARE UN POSTO CULT NELLA MITOLOGIA DELLA F1. UNA CATASTROFE CHE SEGNO L'USCITA DI SCENA DEL CREATORE DEL MARCHIO, ERIC BROADLEY. COL PILOTA VINCENZO SOSPIRI RISCOPRIAMO I PERCHÉ MAI SVELATI DI QUEL ROVESCIO

L'ultimo sogno di Broadley

VENTI ANNI FA NAUFRAGAVA IL TENTATIVO FINALE DEL CREATORE DELLA LOLA - RECENTEMENTE SCOMPARSO - IN F1. UNO DEI FLOP PIÙ CLAMOROSI DELLA STORIA. LA PRIMA GUIDA DEL TEAM, VINCENZO SOSPIRI, SVELA I RETROSCENA DI QUELLA SFORTUNATA AVVENTURA



Sospiri pronto a svelare i retroscena

L'uomo che più di tutti può farci tornare all'inquietudine misteriosa degli ultimi giorni della gloriosa Lola del compianto Eric Broadley, gettando piena chiarezza sulla faccenda, è il forlivese Vincenzo Sospiri, 50enne ex pilota e ora team manager, già promettente elemento del vivaio tricolore anche se maturato e fiorito all'estero, segnatamente in Gran Bretagna. Con all'attivo un prestigioso titolo nella F.3000 Internazionale 1995 con la Reynard della SuperNova - nell'ultimo anno del telaio libero prima della monofornitura Lola -, quindi nel 1996 tester Benetton F.1 e

PROGRAMMA FRETTOSO E DEL TUTTO INADEGUATO

Vincenzo Sospiri, a sinistra col patron Eric Broadley e il compagno di squadra Ricardo Rosset, all'inizio crede molto nel potenziale del team, ma ben presto capisce che con la Lola che ha a disposizione non potrà andare da nessuna parte...

nel famigerato 1997 punta di diamante dell'ambizioso progetto Gp del neo team Lola-Mastercard.

Una partenza promettente

Allora, Vincenzo, come inizia per te questa strana storia? «In modo apparentemente semplice e positivo. A inizio 1997 ho trent'anni, un'ottima esperienza agonistica, sono reduce dalla vittoria nella serie internazionale di F.3000 e per un anno ho fatto il collaudatore del team Benetton, subito dopo i due mondiali vinti da Schumi. Ho le carte in regola, sono l'uomo giusto per un team fresco e scalpitante come la Lola. Contemporaneamente



il programma che mi propone Eric Broadley è interessante, perché lui ha tantissima credibilità e l'arco d'impegno è addirittura pluriennale. Quindi apparentemente rappresentiamo l'uno la soluzione ideale alle esigenze dell'altro e in un battibaleno l'accordo viene raggiunto».

Per compagno di squadra hai il brasiliano Ricardo Rosset, guarda caso già tuo gregario alla SuperNova, nell'anno del titolo in F3000. «Esatto, sembra un meccanismo ben oliato».

E invece? «Invece, al di là della superficie brillante, un millimetro più sotto non c'è praticamente nulla. Il programma parte in grande ritardo. In fretta e male. E non ha alcuna possibilità di funzionare, fin dall'inizio».

Racconta come avviene la tua prima presa di contatto con la fantomatica Lola T97/30. «La prima volta che salgo nell'abitacolo è presso il Santa Pod Raceway, nel Northamptonshire, giusto due rettilinei per vedere se tutto sta insieme. Non ho modo di farmi un'idea, così non vedo l'ora del primo collaudo vero e proprio, poco dopo, sulla pista di Silverstone. E stavolta comincio a capire che la situazione non è mica tanto simpatica».

Cioè? «Tocca a me, ingrano la prima e parto, ma quando son lì per uscire dalla corsia box la macchina prende fuoco. Fine della storia, sono già fermo, mentre il mio compagno Rosset riesce a inanellare una ventina di giri, ma senza badare al cronometro, perché tra l'altro piove pure. Il secondo e ultimo giorno Ricardo percorre 30 tornate, mentre io, con la macchina in qualche modo rimessa in sesto, faccio cinque giri in tutto ma mai continui, nel senso che esco, ne percorro uno e rientro. Out e in, out e in, cinque volte. Quindi praticamente zero collaudi».

Cominci a essere preoccupato? «Diciamo che non ho motivo d'essere alle stelle, anche se Eric Broadley ci crede tanto e continua a essere superentusiasta del programma, che tuttavia si rivela chiaramente nato male».

In che senso nato male? «La verità è che non c'era un vero progetto alle spalle. Semplicemente all'ultimo momento Broadley aveva preso due fogli e ci aveva schizzato il disegno di una macchina da corsa, realizzata a memoria usando capacità e buon senso, cioè riprendendo un po' il progetto Indycar, ma nient'altro. Zero computer e zero galleria del vento. Cose che a dirle adesso sembrano incredibili, ma la realtà era quella. Lo stesso motore Cosworth che avevo era tutto meno che fresco. Era un pezzo praticamente da museo».

Avevate degli Zetec non aggiornati, con le stesse caratteristiche di quelli montati dalla moribonda Forti corse all'inizio della stagione precedente. Una domanda sorge spontanea: perché tutto questo? «La risposta non può che essere una e una sola: perché la Formula Uno è e resta un sogno per tutti. Eric Broadley per tutta la vita l'aveva solo sfiorata, per lo più realizzando buone macchine che erano sempre state gestite da altri. E a quasi settant'anni aveva capito che aveva una delle sue ultime chance per inseguire quel sogno e ci provò. Ci provò con molto entusiasmo ma senza tempo di preparazione, saltando una lunga preparazione e rischiando

capitali suoi. Non poteva funzionare. Inoltre a rappresentare un baluardo invalicabile c'era la terribile tagliola del tempo limite: la regola del 107%. Spieghiamo la cosa. In poche parole, se il poleman percorre un giro in 100 secondi, l'ultimo non deve girare oltre 107 secondi, sennò non parte e così via, secondo proporzione. «Sì, questo significa che con 24 macchine iscritte all'Albert Park di Melbourne, il problema non è battere i rivali ma sfidare noi stessi e evitare di restare impigliati in questo gancio. Però in pista le cose vanno subito male, perché Jacques Villeneuve con la Williams-Renault si mette a girare con un ritmo inavvicinabile, un 1'29" basso, mentre il suo compagno di squadra finisce staccato di quasi due secondi e il terzo più veloce, Schumi con la Ferrari, mica uno qualsiasi, si prende più di due secondi al giro. Cose che adesso si fa fatica perfino a immaginare... Ebbene, queste premesse portano il limite del 107% su una soglia difficile, alzano l'asticella». Tanto che Diniz, che corre con la stessa Arrows-Yamaha dell'iridato in carica Damon Hill, finisce nell'inferno degli esclusi, ma viene fatto partire con deroga liberatoria dei commissari, mentre tu e Rosset restate malinconicamente fuori.

Anche perché Diniz ha 6"6 di distacco dal poleman Villeneuve, mentre voi veleggiate a 11"6 e a 12"7. L'unica tua consolazione è quella d'essere più veloce del tuo compagno di squadra.



MI ERA STATO
PROMESSO
UNO STIPENDIO
DA NABABBO
CON UN CONTRATTO
QUADRIENNALE

VINCENZO SOSPIRI



«Consolazione davvero magra. Che non lascia presagire nulla di buono, anche se Broadley mette in cantiere tutta una serie di modifiche in vista del Gran Premio del Brasile, previsto tre settimane dopo a Interlagos, che però per noi rimarrà un sogno». Sbigottito dai problemi e dalla totale inadeguatezza della macchina, lo sponsor Mastercard, che aveva tanto insistito per debuttare in fretta e furia nel mondiale, abbandona il programma lasciando la squadra del tutto scoperta, la gestione Broadley in difficoltà economiche e tu e Rosset a piedi... «Oltre tutto la Mastercard che aveva tanto spinto per il debutto immediato aveva un accordo per cui in realtà non aveva l'obbligo di investire, quindi tutto nasque tardi, finì in fretta e lasciò Broadley nei guai». Come ricordi sul piano personale l'autorevolissimo creatore della Lola? «Poteva apparire una persona sulle sue, perché parlava pochissimo, ma in realtà era un uomo molto intelligente e dotato di un sottile filo d'ironia - spiega Vincenzo -. Al di là di questo, con tanto duro lavoro aveva creato un vero impero, perché la Lola negli anni d'oro era diventata la fabbrica di macchine da corsa più importante del mondo. Era un uomo cauto, tranquillo che improvvisamente aveva deciso di prendere il primo e ultimo vero treno che gli si presentava per raggiungere in prima persona la F.1, la quale, non dimentichi-amo, resta il traguardo ideale di tutti».

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**SECONDO ME
BROADLEY SBAGLIÒ
PERCHÉ FECE
PREVALERE
L'INDOLE
DA SOGNATORE**

VINCENZO SOSPIRI



Questa tua sfumatura restituisce un Broadley vulnerabile e romantico, che regala a questa sfortunata avventura una patina calda e un po' struggente. Anche se terminò con sei milioni di sterline di debito per Eric, costretto a perdere per sempre la sua amata Lola, ceduta all'imprenditore irlandese Martin Birrane. «Broadley credeva tanto nel programma F.1. Tanto che mi disse: "Vedrai, Vincenzo, entro quattro anni con noi potrai diventare campione del mondo di F.1, perché noi vinceremo". E pensa che avevo firmato un contratto addirittura quadriennale, che prevedeva il primo anno un pagamento di un milione di dollari, il secondo era gratis, il terzo uno stipendio da sette a 8 milioni di dollari e infine il quarto con quindici milioni di dollari ton di tondi. Invece alla seconda gara di Rio le macchine restarono sotto il telo e neanche furono accese. Semplicemente, niente gloria, zero soldi e fine della storia. Mi consolai poco dopo emigrando nell'Irlanda e partendo in prima fila a Indianapolis e ottenendo un 2° posto in una successiva prova della serie». Quanto ai due telai Lola T97-30, Zoran Stefanovic li rilevò per iscriverne un suo fantomatico team, la Stefan Grand Prix, nel mondiale di F.1 per la stagione 1998, ma la Federazione rigettò la richiesta di iscrizione al campionato.

Intanto l'ultimo sogno di gloria del grande Eric Broadley era già tramontato da un pezzo. ●



DELUSIONE INDIMENTICABILE

Sopra, la famigerata Lola T97/30 in azione, a destra ai box, più in alto in pit-lane, e, a sinistra, con Rosset in qualifica nel Gp d'Australia 1967. In alto, nell'altra pagina, Vincenzo Sospiri col compagno di squadra brasiliano Rosset, in basso quest'ultimo con Eric Broadley. A destra, le monoposto che al Gp del Brasile rimangono malinconicamente impacchettate nei teloni da viaggio: dopo due weekend di gara, l'avventura in F.1 della Lola 1997 è già terminata





di Mario Donnini



La lezione di Elio nella notte di Le Mans

IL MEMORIAL SCARFIOTTI È STATO L'OCCASIONE PER RICORDARE L'ESEMPIO E LO STILE DI DE ANGELIS, MA ANCHE ALLA SARTHE...

Stormir di fronde, a Villa Buonaccorsi, dimora originaria del XVI secolo, situata sulla cima di cresta collinare di Potenza Picena, Macerata, sede dell'incontro dibattito serale «Elio De Angelis - La velocità nel sangue, l'arte e lo stile nell'anima».

Roberto De Angelis, fratello di Elio, parla con la serenità emotiva faticosamente raggiunta da una grande famiglia, la sua, la quale ha elaborato un distacco che da doloroso e innominabile coi decenni s'è fatto vuoto da riempire dolcemente, gusto della rimembranza, voglia di condivisione di momenti stupendi, per ricordarli insieme. Accanto a Roberto, la Rai della Formula Uno dei tempi che fu: Lino Ceccarelli, Ezio Zermiani, Gianfranco Palazzoli. Quindi Luigi Scarfiotti, figlio di Lodovico, al quale è intitolato l'omonimo Memorial che fa da contenitore al ricordo di Elio, e Clive Chapman, figlio del leggendario Colin, il creatore della Lotus.

Ciascuno ha perso qualcosa e qualcuno e sta cercando momentaneamente di ritrovarlo, in questo intenso sabato sera. Cavolo, perfino Emanuele Pirro non è andato a Le Mans, ma ha preferito essere qui. Semplicemente alla ricerca di radici antiche, di quando dei De Angelis era rivale in kart e, mentre i baby si sfidavano, i papà passeggiavano nervosamente a bordo pista e le mamme chiacchierando del più o del meno familiarizzavano serene.

Le parole, poi il buio, gli occhi di tutti sul maxischermo. Parte il filmato.

Ultimo giro del Gran Premio d'Austria 1982, prende la parola Mario Poltronieri dalla clip di un'antica teca Rai e descrive in cronaca diretta, con la voce rotta dall'emozione, il passaggio immenso delle vetture nel verde del maestoso Osterreicherung d'antan. Lotus contro Williams, bianca contro nera, come regine a scacchi, Elio contro Keke, alfieri di un volatore indimenticabile che esalta il pilota romano. Al suo primo trionfo in F.1.

Ora nel buio il fruscio di un alito di vento a metter brividi, ma non è mica il vento. Dove vanno a finire, le cose belle, quando vengono ricordate tanto forte e tanto bene, che sembra di riaverle e riudirle perfino col loro giusto volume?

E perché poi appena si ricrea quell'attimo magico, quei mondi perduti che sembrano quasi ritrovati, colorati e consistenti, tornano a svanire, ricordandoci che la suggestione può vincere solo per attimi, rispetto alla realtà, la quale riporta in cella le memorie più belle nelle segrete di un castello incantato, come un guardiano noioso e privo di fantasia?

Ecco, ci vorrebbe un gancio potente con la realtà medesima, un arpione concreto a cristallizzare, rendendole palpabili, le esperienze e i ricordi di una serata come questa, per dimostrare che non è solo vulnerabile nostalgia nel e del nome di Elio.

E allora penso alle parole che mi disse un pilota, il suo primo compagno di squadra nell'anno del debutto in F.1, alla Shadow, nel 1979. Elio aveva 21 anni, Jan Lammers 23. Parlandomi del compagno di allora, appena un anno fa l'olandese mi aveva rivelato: «Al tempo vivevo le cose con preoccupazione e concitazione, ma ripensandoci a ritroso non posso che apprezzare il suo spirito scanzonato, la sua capacità di sorridere anche quando le cose non andavano troppo bene e le tante risate fatte, insieme a lui e a Jaime Manca. Un suo certo modo di prendere la vita mi ha regalato un gusto particolare per le corse che credo continuerà sempre in me. Tanto che io non penso che smetterò mai...».

Guardo il buio e sorrido. Adesso, mentre penso queste cose, a 1500 chilometri di distanza, un sessantenne con la faccia da ragazzino si sta sparando nel buio dell'Huanaudières a 345 all'ora, solo perché Jan Lammers proprio come noi - e come se fossimo tutti in un poema di Goethe -, sta e stiamo dicendo semplicemente «Fermati, attimo. Sei bello».

È Jan Lammers nella notte di Le Mans il gancio che cercavo. Di certo c'è anche un po' della custodita joie de vivre di Elio, dentro quella Dallara gialla che sta romanticamente fendendo la notte della Sarthe. La concretezza reale di una poesia antica, di un modo di prendere e vivere le cose bello e diverso. Di una testimonianza, di un segnale di stile poi metabolizzato, assunto e adottato per sempre, che ci fa capire quanto Elio sia ancora davvero con noi e in noi. ●

SUTTON-IMAGES.COM



Lammers a 61 anni ha terminato Le Mans al 14esimo posto. In alto, il sorriso di Elio De Angelis

SUTTON-IMAGES.COM





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

IL VERO FIGHT LO VEDI SOLO DA NOI.

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

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

SKY | **FIGHT
NETWORK
ITALIA**

WATCH. JOIN. LIVE.

E PENSARE CHE SEMBRAVANO TAGLIATI FUORI!

Al termine di una rincorsa incredibile, l'equipaggio della Porsche 919 numero 2 festeggia incredulo un successo che, dopo una sosta di oltre 1 ora per noie tecniche, non era nemmeno ipotizzabile



Incredibile Le Mans

L'ORECA LMP2 DI TUNG, LAURENT
E JARVIS "RISCHIA" DI VINCERE.
POI TRIONFA LA PORSCHE SUPERSTITE
DI BERNHARD, HARTLEY E BAMBER
MA LE LMP1 RIVELANO LIMITI

ans

di Cesare Maria Mannucci

LE MANS - Per la Porsche questo rappresenta il diciannovesimo successo. Ma in una gara dagli sviluppi davvero imprevedibili, nelle ultime ore Bernhard-Hartley-Bamber non si sono trovati a lottare contro una Toyota TS 050 come sarebbe stato prevedibile; bensì contro l'Oreca-Gibson di Tung-Laurent-Jarvis, del team dell'attore cinese Jackie Chan. Davvero un finale inaspettato per una edizione della 24 Ore di Le Mans che da una parte ha esaltato le caratteristiche di potenza dei motori ibridi, con la Toyota di Kobayashi che in qualifica stabilisce la più alta velocità media di sempre. Dall'altra però, dimostra come questa tecnologia così complessa ed esasperata sia ancora lontana dal garantire i necessari limiti di affidabilità. Perché il problema non sono solo gli ancora fragili sistemi per il recupero di energia quanto le temperature elevatissime generate dalle batterie, che finiscono per interessare tutte le componenti di una vettura ibrida, rendendola poco affidabile quando si corre in condizioni così estreme. Tutte e tre le Toyota e le due Porsche hanno accusato problemi correlati al sistema ibrido. E la vittoria va alla Porsche di Bernhard-Hartley-Bamber che nelle fasi iniziali perde oltre 1 ora ai box per sostituire il kers e tutto il dispositivo di trazione anteriore.

Dopo un'ossessiva rimonta, Bernhard è andato in testa per la prima volta ad 1 ora e 6 minuti dal termine. Quando in precedenza aveva pure scontato una penalità per aver slacciato le cinture di sicurezza durante il pit stop prima di fermarsi e prima aveva perso tempo per sistemare la porta del passeggero. Negli ultimi anni a Le Mans bastava una perdita di qualche minuto ai box per essere esclusi dalla vittoria. Oggi invece siamo a raccontarvi del successo di una vettura che è rimasta ferma ai box per oltre un'ora e che quando è ripartita accusava un ritardo di 18 giri rispetto al leader! In quel momento la Toyota di Conway-Koayashi-Sarrazin.

Per la Porsche una gara sempre in salita, almeno sino alla decima ora, quando per la prima volta Jani-Lotterer-Tandy sono andati al comando, approfittando della sconcertante "maledizione" che in 20 minuti ha eliminato due Toyota TS50. Complessivamente, la Porsche è rimasta al comando per 13 ore di gara contro le 9 ore della Toyota e 2 ore della Oreca.





GETTY IMAGES

Quando ormai la vittoria sembrava saldamente nelle mani di Jani-Lotterer-Tandy, questa vettura si è dovuta ritirare a meno di 4 ore dal termine - mentre disponeva di ben 14 giri di vantaggio - per l'improvviso cedimento del motore termico. Il terzo per la Porsche considerando anche la giornata di test. Una moria preoccupante, spiegabile con le altissime temperature generate dai sistemi ibridi e dalle batterie, che finiscono per spingere ai limiti della metallurgia e dell'impiantistica tutte le componenti delle vetture della classe LmP1 H.

Con la pressione dell'olio a zero, Lotterer ha cercato invano di raggiungere i box con la sola potenza elettrica ma è stato inutile. Un ritiro atroce per la Porsche, che in quel momento considerava la vettura di Bamber-Bernhard-Hartley ormai fuori dai giochi per il pesantissimo distacco accumulato nelle fasi iniziali.

Per la Toyota l'ennesima beffa, l'ennesima sconfitta, l'ennesimo copione che ormai si ripete in maniera ossessiva da oltre 30 anni. La Toyota ha dominato le prime 9 ore di gara, imponendo un ritmo indiatolato, mai avvicinabile per le Porsche 919, che subito avevano accumulato pesanti distacchi.

**JACKIE CHAN
CHE COLPO**

Jarvis, Cheng e Brundle, da sinistra sopra, salutano il successo di squadra del team di Jackie Chan in LmP2. Sopra a destra, l'Oreca numero 38, seconda dopo essere stata addirittura in testa per 2 ore. Sotto, l'Oreca di Piquet Jr., Hansson e Beche, seconda di LmP2. Al centro, Chase Carey dà il via alla 24 Ore e, in basso nell'altra pagina, la Dallara di Lammers, Van Eerd e Barrichello

GETTY IMAGES



IL BOSS DI LIBERTY MEDIA HA DATO IL VIA

Carey preferito a Mick Jagger

Dopo Brad Pitt nel 2016, è stato Chase Carey a dare il via alla 24 Ore. Scelta politica suggerita dal presidente Fia Jean Todt che avrebbe promesso al manager di Liberty Media un aiuto per migliorare la sua immagine e credibilità nell'ambiente dello sport. In realtà, prima di scegliere Chase Carey, l'Aco aveva contattato Mick Jagger, perché la presenza di una star dello show business, come accaduto con Brad Pitt, dava alla gara un maggiore ritorno di immagine. E dire che le celebrità in alternativa a Carey non mancavano. Da A.J.Foyt, di ritorno a Le Mans per celebrare per conto della Ford la vittoria nel 1967. C'era poi l'opzione di Akio Toyoda, presidente e amministratore delegato della Toyota, per la prima volta presente a Le Mans. Ma si è preferito Carey anche per non fare un torto alla Porsche.

SUTTON-IMAGES.COM





LmP2 quando Davide stava per battere Golia

L'IMPRESA SOLO SFIORATA DALL'ORECA GIBSON NUMERO 38 RESTERÀ NELLA STORIA DELLA 24 ORE. A CONFERMA CHE I PROTOTIPI "LIGHT" HANNO MOLTE CARTE DA GIOCARE

Ad un certo punto per la vittoria si sono ritrovati a combattere una Vaillante contro Jackie Chan. Un pilota, una macchina e un team di fantasia che, intelligentemente, la Rebellion ha portato nel mondo reale contro un team di un eroe cinematografico del kung-fu. Basterebbe questa considerazione per descrivere come ad un certo punto le ultime fasi della 24 Ore di Le Mans sono state quasi surreali.

Alla fine, Tung-Laurent-Jarvis, oltre ad aver dominato la LmP2, restando al comando per 11 ore, si sono presi pure la soddisfazione di rimanere in testa per 2 ore nella classifica assoluta, la 21esima e la 22esima ora, proprio quando la gara abitualmente entra nella fase decisiva. Certo, con ancora 3 ore di gara da fare nessuno nel team di Jackie Chan s'è illuso di mantenere la leadership a lungo. Considerando che come tempi la differenza con la Porsche era di quasi 9" al giro. Inoltre le LmP2 rifornivano ogni 30 minuti, quindi l'impresa era davvero disperata. Se a questo aggiungiamo che il gentleman Laurent e Tung hanno guidato nelle fasi finali perché dovevano ancora raggiungere il loro minimo di guida, dopo che il più veloce Jarvis aveva fatto il boia e l'impiccato; ecco che la pazzia idea che una vettura della classe inferiore LmP2 potesse vincere a Le Mans, è rimasta tale.

Hugues De Chaunac, piangente ai box Toyota,

raccoglie invece onore e gloria come Costruttore. L'Oreca rimane al comando della classe per tutte le 24 ore di gara. L'Oreca occupa le prime 4 posizioni della classifica finale, la prima Ligier, quella di Owen-Albuquerque-De Sadeleer, è quinta, distanziata di 4 giri. La prima Dallara, quella di Lacorte-Belicchi-Sernagiotto, è ottava, distaccata di 13 giri.

Per gli amanti delle statistiche, l'ultima volta che una vettura della classe inferiore aveva concluso seconda a Le Mans risale al 1968. Quando la Porsche 907 di Steineman-Spoery, iscritta nella categoria Prototipi 3 litri, aveva concluso alle spalle della Ford Gt 40 di Rodriguez-Bianchi, iscritta nella classe Sport 5 litri. Una sfida a due tra le Oreca di Tung-Laurent-Jarvis, contro le due Vaillante Rebellion, complessivamente al comando per 13 ore, prima che la vettura di Prost-Canal-Senna lamentasse problemi al cambio, e quella di Piquet Jr-Heinemeier-Beche accusasse problemi di accensione e fosse penalizzata per avere causato un incidente.

Certo, se consideriamo che anche l'Oreca seconda assoluta al traguardo, a poche ore dal termine ha perso tempo ai box per sostituire il cofano motore perché le luci non funzionavano, anche Laurent-Tung-Jarvis hanno da recriminare. Consapevoli di aver fatto un'impresa che resterà negli annuari della 24 Ore di Le Mans. ●



LE CLASSI

PROTOTIPI LMP1



1 Bernhard-Bamber-Hartley
Porsche 919
367 giri in
24.01'14"075



2 Buemi-Davidson-Nakajima
Toyota Ts050
a 9 giri dal vincitore
9° assoluto

PROTOTIPI LMP2



1 Tung-Laurent-Jarvis
Oreca 07-Gibson
a 1 giro dal vincitore
2° assoluto



2 Piquet jr.-Hanson-Beche
Oreca 07-Gibson
a 3 giri dal vincitore
3° assoluto



3 Cheng-Gommendy-Brundle
Oreca 07-Gibson
a 4 giri dal vincitore
4° assoluto



4 Panciatici-Ragues-Negrao
Alphine A470-Gibson
a 5 giri dal vincitore
5° assoluto



5 Owen-De Sadeleer-Albuquerque
Ligier Jsp217-Gibson
a 5 giri dal vincitore
6° assoluto



6 Allen-Matelli-Bradley
Oreca 07-Gibson
a 6 giri dal vincitore
7° assoluto

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Prima la pole e il record di Kobayashi, poi la superiorità di Conway-Kobayashi-Sarrazin subito dopo il via. Considerando anche il vantaggio numerico di tre vetture, questa volta per la Toyota sembrava davvero fatta. Poi il primo campanello di allarme, con la vettura di Buemi-Davidson-Nakajima che rientrava ai box per sostituire il kers anteriore e le batterie. Scivolati nelle retrovie e dopo avere perso oltre 1 ora ai box, daranno vita ad una buona rimonta, terminando comunque a 9 giri di distacco dalla Porsche vincitrice, al nono posto assoluto. Forse, quel campanello d'allarme avrebbe dovuto essere ascoltato meglio dalla Toyota, che invece ha continuato ad imporre un ritmo indavolato. Quando però Kobayashi s'è fermato, poco dopo la mezzanotte, con la frizione inservibile, mentre disponeva di un vantaggio di oltre 1 minuto sulla Porsche di Jani, la situazione è improvvisamente diventata "tragica". Perché anche Kobayashi ha cercato di raggiungere i box solo con la potenza elettrica senza riuscirci. Ma anche nel suo caso, come confermerà Hugues de Chaunac, la rottura della frizione è probabilmente da ascrivere alle altissime temperature che interessano tutta la zona del motore.

Ricordiamo che quest'anno è stata la prima volta che Porsche e Toyota hanno corso in configurazione 8 MJ. Ma a fronte di un incremento velocistico elevatissimo rispetto al 2016 sono aumentate anche le sollecitazioni su tutta la meccanica e relative temperature di utilizzo.

Abbiamo detto che tutte le vetture ibride al via hanno lamentato problemi e anche l'incidente che ha eliminato la terza Toyota, quella di Lapierre-Lopez-Kunimoto rientra indirettamente in questa casistica. La vettura era partita con compiti di copertura. Meno performante, a mezzanotte aveva già accumulato un distacco di 2 giri. Eppure, quando Kobayashi si è dovuto ritirare, improvvisamente era diventata la più importante per la Toyota, l'unica che ancora poteva farcela contro la Porsche. Ma l'illusione è durata pochi minuti, sino a quando Trummer ha tamponato violentemente Lapierre, distruggendo tutto il retrotreno della TS50. Collisione avvenuta perché da quest'anno, per risparmiare carburante, tutti i motori ibridi tagliano il flusso di carburante in rettilineo quando viene raggiunta la potenza massima. Per questo motivo ai rilevamenti di velocità massima le LmP2 raggiungono punte più elevate. Perché i motori ibridi si plafonano per ottimizzare ogni goccia di benzina. Spiegava Lapierre: «L'Oreca di Trummer era alle mie spalle, alla fine del rettilineo d'arrivo come ogni giro, il flussometro ha tagliato l'erogazione di carburante. Probabilmente lui è rimasto sorpreso dal rallentamento e mi ha colpito in pieno».

Una situazione potenzialmente pericolosa, una sorta di roulette russa che ormai avviene ad ogni gara e che Timo Bernhard aveva messo segnalato già in occasione dei test pre campionato a Monza. E che molti piloti delle LmP2, sorpresi dall'improvviso divario di velocità massima, non sono in grado di gestire al meglio. Le velocità di Le Mans hanno estremizzato la problematica ma forse sarà necessario intervenire presto a livello regolamentare, considerando i lunghi rettilinei del Fuji e di Shanghai. ●



ALLEGRETTI



SCENE DA UN TRIONFO

La Porsche numero 2 mentre taglia per prima il traguardo della 24 Ore di Le Mans che Bernhard e Bamber hanno vinto per la seconda volta e che Hartley non aveva mai conquistato prima

Bernhard guida la carica

IL TEDESCO HA TRASCINATO I SUOI GIOVANI COMPAGNI HARTLEY E BAMBER NELLA RINCORSA AL SUCCESSO

Per Timo Bernhard ed Earl Bamber questo è il secondo successo a Le Mans, mentre per Brendon Hartley è la prima volta. Vince la Porsche "sbagliata", considerando che in termini prestazionali quella di Jani-Lotterer-Tandy era decisamente più veloce. La Porsche vincitrice ottiene il miglior crono in 3'19"782 contro 3'18"805 di Lotterer e soci. L'unica ad avvicinarsi al primato della gara - 3'18"604 - firmato dalla Toyota di Nakajima. Per Earl Bamber questa è la

gara della maturità, visto che quando vinse nel 2015 con Hulkenberg era quasi uno sconosciuto. «Il merito di questo imprevisto successo è soprattutto dei meccanici. Che in poco più di un'ora sono riusciti a cambiare componenti che normalmente richiedono molto più tempo. Il quel momento la nostra gara era finita. Siamo ripartiti pensando di raccogliere punti per il campionato: con il distacco che avevamo era impossibile pensare al successo. Ripartendo dai box siamo sem-

GETTY IMAGES

**SE I MECCANICI
AVESSERO
IMPIEGATO 5' IN PIÙ
PER RIPARARE
LA VETTURA NON
AVREMMO VINTO**

TIMO BERNHARD

”

pre andati al massimo, consapevoli che la nostra missione era impossibile. Non avevamo nulla da perdere, abbiamo preso tantissimi rischi ma alla fine siamo stati premiati. Vincere insieme al mio amico di infanzia Brendon Hartley poi è incredibile! Quando eravamo bambini, a 7 anni in Nuova Zelanda, è lui che mi ha insegnato a guidare...».

Brendon Hartley era l'unico pilota della Porsche che a Le Mans ancora non aveva vinto: «Se solo i meccanici ci avessero messo 5' in più a cambiare kers e trasmissione anteriore non avremmo vinto, visto che alla fine il nostro vantaggio è stato di 1 giro. Nessuna strategia avrebbe potuto prevedere un andamento del genere. In passato, con un distacco di 18 giri, sarebbe stato normale ritirarsi. Noi invece ci abbiamo creduto, nella consape-

volezza che ogni secondo poteva essere determinante». Dice Timo Bernhard: «Quando siamo ripartiti dai box dopo la lunga riparazione, il nostro obiettivo era ottenere qualche punto per il campionato Piloti, poi abbiamo pensato alla classifica Costruttori

e soltanto a meno di 4 ore dal termine abbiamo capito che la corsa potevamo vincerla. A condizione di recuperare il più in fretta possibile il distacco che ancora ci separava dall'Oreca al comando. Tutte le vetture di Toyota e Porsche hanno lamentato problemi, bisognerà capirne le ragioni, perché non è una cosa che si poteva immaginare alla vigilia».

La Porsche vince a Le Mans e ora rilancia le sue ambizioni per il campionato dal mondo. Considerando che dalla 6 Ore del Nurburgring sino al Bahrain si correrà con la configurazione aerodinamica ad alto carico. Che abitualmente si addice di più alla 919 piuttosto che alla Toyota. ●

KOBAYASHI

Toyota e Kobayashi stabiliscono il record nella storia di Le Mans. Con 3'14"791 il giapponese migliora il record della categoria LmP1 Hybrid, ottenuto da Jani e la Porsche nel 2015 in 3'16"887. E la media sul giro - 251,9 km/h - è la più alta mai realizzata. Compreso quando il circuito era privo delle chicane dell'Hunaudieres, c'era la zona di Maison Blanche al posto delle attuali curve del karting e la pista era più corta. In precedenza, la velocità media più alta su un giro a Le Mans era stata realizzata da Pedro Rodriguez nel 1971 con la Porsche 917, a 250,069 km/h. La pista allora era più veloce e più corta: 13.469 metri contro 13.629 attuali.

QUANTO "CONSUMA"

A Le Mans si parla tanto dei consumi di una vettura ma mai di quelli di un pilota. La Toyota fa sapere che Buemi durante la gara usa 4 tute ignifughe, 2 paia di guanti, 2 sottocaschi, 2 caschi, 2 Hans, 2 paia di scarpe, 4 set di biancheria ignifuga. Buemi beve 2,8 litri d'acqua per ogni turno di guida, dentro un abitacolo che raggiunge i 40 gradi. Nell'arco della gara, Buemi dorme 3 ore, il suo battito cardiaco medio è di 145 pulsazioni al minuto, per 10 volte al giro deve esercitare una pressione di 85 kg sul pedale del freno.

LAMMERS E COLLARD

Con 22 partecipazioni, Jan Lammers ed Emanuel Collard erano i piloti più esperti al via. L'olandese è quello con la storia più lunga, avendo debuttato nel 1983 (con vittoria!). Il più anziano in senso anagrafico era invece l'americano Mark Patterson: 65 anni e 6 mesi. Il più giovane era Philip Hanson: 17 anni e 11 mesi.

PADRE E FIGLIO

Confermata l'abituale tradizione di Le Mans di avere padre e figlio al via sulla stessa vettura. Così Pierre e Jacques Nicolet hanno condiviso la Ligier numero 33, come Paul e Patrice Lafargue, anche loro in gara insieme, con la Ligier numero 17.

Toyota nell'abisso

di **Alberto Sabbatini**

L E MANS - Il grande capo di Toyota, il 61enne Akio Toyoda, nipote del fondatore della Toyota, stavolta ci credeva davvero. E per esortare la propria squadra a raggiungere l'obiettivo di una vittoria alla 24 Ore, inseguito vanamente dal 1990 e mai realizzato, si era presentato sulla griglia di partenza non in camicia o giacca, ma addirittura in... tuta ignifuga! Un po' come se i ferraristi vedessero un giorno John Elkann in tuta a fianco di Vettel sulla griglia di un Gp Formula Uno. Impossibile, ma non per un giapponese atipico, appassionato di corse e pilota dilettante lui stesso e a suo modo personaggio come Akio Toyoda. È stata una trovata del padrone-manager per fare squadra con il suo team, per immedesimarsi negli uomini in pista e farli sentire parte di un gruppo. D'altronde il nome stesso della squadra corse Toyota, è Gazoo, che è quasi in traducibile dal giapponese e significa qualcosa come "fare le cose con entusiasmo".

Alla fine, purtroppo, la magia e i riti scaramantici non hanno funzionato. Le Mans è una gara sempre meravigliosamente affascinante ma sa essere anche crudele con i suoi eroi. E dopo averli blanditi e illusi, magari li tradisce da un momento all'altro. Come ha fatto con le tre Toyota che hanno ceduto tutte quante. Loro come anche le due Porsche rivali. La 24 Ore è diventata una gara talmente serrata e estrema che ormai non vale nemmeno più la regola che per vincere bisogna essere regolari, non subire guasti e tenersi lontano dai guai. Il ritmo è così forsennato - in qualifica la Toyota Ts050 di Kobayashi ha stabilito la velocità media più alta della storia di Le Mans, a 251,9 km/h di media - che incidenti e avarie con le P1 ibride così estreme, sono diventati inevitabili. Per cui non è più vero che vince solo chi non subisce danni; invece ormai porta a casa la vittoria chi perde meno tempo per riparare un inevitabile guasto.

Così la Porsche 919 Hybrid n.2 di Bernhard-Hartley e Bamber, che era stata la prima alle 18 di sabato a finire Ko e perdere oltre un'ora al box per riparare un'avaria al motore elettrico sull'avantreno, è riuscita rocambolescamente ad aggiudicarsi la 24 Ore. La Toyota rivale invece, la n.8 di Buemi-Davidson-Nakajima, che ha subito un guasto identico a quello della Porsche - stesso motore elettrico anteriore - cinque ore più tardi, all'inizio della notte, ha impiegato quasi due ore per tornare a funzionare invece che i 65 minuti che sono stati necessari alla Porsche. Colpa del fatto che il sistema ibrido della Toyota è più integrato e complesso di quello Porsche e i giapponesi sono stati costretti a smontare

SEMBRAVA LA VOLTA BUONA MA NON È ANDATA COSÌ PER MOTIVI MOLTO PRECISI. VI SVELIAMO I PERCHÉ DELLA DEBACLE CHE HA SPIANATO LA STRADA ALLA PORSCHE



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

I MOMENTI CALDI DEL TERRIBILE ROVESCIO

A destra, il 61enne Akio Toyoda, 61enne nipote del fondatore del marchio Toyota, si era presentato in griglia addirittura in tuta ignifuga per incitare la Casa: non è bastato...
Sopra, il garage del team Gazoo tristemente chiuso dopo che l'avvio della 24 Ore era stato baldanzoso, con le Ts050 subito davanti a tutti dopo aver fatto segnare la pole position

mezza macchina per riparare la trasmissione elettrica anteriore. La Porsche ha perso 19 giri ma è riuscita a ripartire, rimontare e vincere; la Toyota ne ha persi 29 e non ha più recuperato. È un paradosso ma proprio i due equipaggi che prima di metà gara sembravano tagliati fuori sono gli unici di Porsche e Toyota che hanno finito la corsa. Gli altri si sono ritirati senza appello. In un modo rocambolesco con una sequenza di colpi di scena che vale la pena di raccontare.

Il disastro Toyota nella notte

Il disastro Toyota si è materializzato nella notte. Nel giro di mezz'ora, fra le 00.40 e l'1.15, la squadra giapponese ha perso le due macchine di testa, la n.7 che guidava la gara di Kobayashi-Sarrazin-Conway, e la n.9 di Lapierre-Lopez-Kunimoto che era terza. A compromettere la corsa di Kobayashi



Un guaio simile, non la causa ma la conseguenza, ha messo k.o. dieci minuti dopo Kobayashi l'altra Toyota, la n.9 di Lapierre. Tamponata dalla Manor Lmp2 di Gonzales-Petrov-Trummer alla frenata della esse Dunlop, Lapierre si è trovato con la ruota posteriore distrutta e un guasto al sistema idraulico del cambio. Ha cercato di ripartire con il retrotreno sinistro che accusava danni, ma dopo mezzo giro si è dovuto fermare perché col semiasse danneggiato il motore termico non trasmetteva più coppia alle ruote. Allora ha cercato di guadagnare i box usando la sola trazione elettrica delle ruote anteriori. Ma dopo un altro paio di chilometri si è fermato malinconicamente con le batterie scariche proprio sotto la grande ruota panoramica simbolo di Le Mans. Bastava alla Toyota un ultimo sussulto di vita per arrivare ai box, distanti non più di 600 metri.

Porsche senza elettricità

Anche l'altra Porsche ha perso la vittoria per un guasto. È accaduto alle 11.10 di domenica mattina sulla 919 n.1, quella di Lotterer-Tandy-Jani che dall'1 di notte guidava la corsa. In quel caso a cedere è stato il motore termico. Fatto sta che Lotterer ha lanciato l'allarme via radio ai box: «Non ho più pressione olio!». Gli hanno risposto di spegnere subito il motore termico e affidarsi a quello elettrico per raggiungere i box. Ma non ha percorso che 5 o 6 chilometri, fermandosi con le batterie scariche prima delle esse Porsche. E si è ritirato pure lui.

Questa serie di guasti induce a alcune considerazioni. La prima è che abbiamo così scoperto che la Toyota, nella sua infinita corsa all'estremizzazione, ha miniaturizzato la frizione. Che tanto ormai partendo in elettrico non si usa quasi più. I piloti hanno l'ordine di ripartire con la trazione elettrica anche dopo un testa-coda. Ma non ha calcolato che gli imprevisti fanno parte del motorsport e forse prevedere l'uso reale di una frizione più robusta eviterebbe di buttar via una gara. Audi, maestra del giusto compromesso fra robustezza, affidabilità e prestazione, non avrebbe compiuto un azzardo del genere. È anche per scelte così che i tedeschi hanno vinto 13 volte la 24 Ore e la Toyota mai.

Elettrificazione, una propulsione alternativa

L'altra considerazione è che i team di Endurance intendono l'elettrificazione non più soltanto come un sistema per generare più potenza da abbinare ai cavalli del motore termico, come in F.1, ma anche come un sistema di propulsione potenzialmente alternativo. Una Ferrari o una Mercedes F1 con un guasto al motore V6 semplicemente si fermerebbero all'istante. Non sarebbero in grado di marciare a batteria perché l'elettrico non funziona autonomamente. Gli ibridi di Le Mans invece sono molto più avanzati: sono vetture teoricamente "bimodali". Avete visto come, in caso di emergenza, ed è successo ben tre volte nella 24 Ore, il team chieda al pilota di tentare di arrivare ai box in modalità soltanto elettrica? Proprio perché Porsche e Toyota sono a quattro ruote motrici e quelle anteriori vengono azionate esclusivamente dal motore elettrico, anche se il termico è rotto. Un po' come certe auto ibride stradali che possono marciare per alcuni km



è stata la frizione e un qui pro quo con un commissario ai box. Tutto nasce dal fatto che la Toyota, per scelta, ma anche per orgoglio tecnico, ha deciso dallo scorso anno di utilizzare la modalità soltanto elettrica per ripartire dai box dopo ogni sosta. I suoi piloti ripartono dalla piazzola di sosta in elettrico e non con il motore a benzina che viene attivato soltanto fuori dalla corsia box. Il problema è che in quel maledetto 150° giro, attorno a mezzanotte e quaranta, c'era la safety car e quindi Kobayashi all'uscita dei box aveva cominciato a accelerare inserendo il motore termico perché la pit lane stava finendo. Poi è scattato il semaforo rosso e quello ha compromesso tutto. Kobayashi ha frenato ma ha trovato un commissario zelante che lo ha invitato a continuare e a immettersi in pista. Il box lo ha invece perentoriamente bloccato via radio, perché stava arrivando il gruppo dietro la safety car e teneva una penalità. Kobayashi ha indugiato un paio di volte sfrecciando per ripartire e accelerando, poi riferendosi in pochi metri. La frizione sotto l'impulso dei mille cavalli dei due propulsori combinati (500 elettrici + 500 termici) si è surriscaldata e ha ceduto lasciando praticamente senza trasmissione il pilota giapponese. A quel punto Kobayashi, senza trazione meccanica perché la frizione non trasmetteva coppia alle ruote motrici, ha cercato di percorrere il giro per tornare ai box con la sola trazione elettrica. Nella sua lenta agonia la Toyota n.7 si è fermata due volte, due volte è ripartita lentamente ma la terza volta si è arrestata dopo la curva Arnage. Kobayashi ha impiegato 9 minuti e 53 secondi per coprire quel mezzo giro fino a quel punto. Gli restavano altri 4 km per i box ma la macchina è ammutolita del tutto e si è ritirato.



in modalità solo elettrica. Questo dimostra che la tecnologia delle auto Endurance è fortemente più avanzata di quella delle F1 che sono "ibride" per modo di dire. Però questa autonomia elettrica non è ancora abbastanza: le auto Endurance non percorrono nemmeno 10 km in solo elettrico. Infatti nessuna è riuscita in modalità full electric a coprire un intero giro del circuito (13,6 km) per tornare ai box. Si sono tutte fermate a Arnage o poco dopo. Dieci chilometri giusti giusti. Questo perché nella modalità elettrica per ora i tecnici inseguono la potenza, non l'autonomia.

E allora, visto che Porsche e Toyota minacciano entrambe di lasciare Le Mans se non arriva qualche altro costruttore e visto l'Automobil Club d'Ouest si interroga su come portare altri Costruttori alla 24 Ore, perché non alzare l'asticella della sfida? Nel nuovo regolamento, invece di far percorrere un solo chilometro in elettrico dopo l'uscita dei box, perché non imporre che ogni macchina ibrida debba poter marciare, diciamo, per un intero giro di pista in elettrico? In fondo una normale ibrida plug-in già in vendita, come la Porsche Panamera-e-hybrid o la

UN DESTINO ANCORA UNA VOLTA BEFFARDO

Sopra, la Toyota di Davidson-Buemi-Nakajima giunta ottava alla fine.

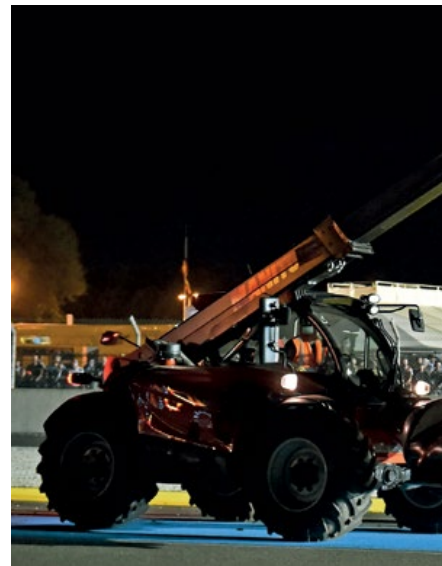
Sotto, nella notte si consuma il ritiro della Ts050 di Lopez-Kunimoto-Lapierre, trainata da un mezzo di soccorso. In alto nell'altra pagina, il conseguente sgomento in pit-lane per i ragazzi della Casa giapponese...

Toyota Prius plug-in (tanto per citare i due Costruttori di Le Mans) sono capaci di percorrere circa 50 km solo in modalità solo elettrica.

Se lo fa una stradale, perché non può arrivarci un'auto da corsa?

Le elettriche plug-in (il nome si riferisce al fatto che si possono ricaricare attaccandole alla corrente) hanno batterie di maggior capacità perché assorbono e immagazzinano più corrente. Stuzzicare i Costruttori sulla sfida plug-in a Le Mans, come ha già iniziato a fare l'Aco, è il modo migliore per utilizzare per il motorsport i budget della ricerca tecnologica.

Nel regolamento 2020 si prevede anche che al pit stop, oltre a fare il pieno di benzina, si carichino un poco anche le batterie. Oggi due minuti di corrente - quanto dura un pit stop - non servono nemmeno a ricaricare un telefonino, figurarsi un'automobile; ma se la spinta del motorsport può far progredire i sistemi di ricarica delle batterie, allora si che le corse potranno di nuovo fregiarsi di ruolo di leadership tecnica: sviluppare la tecnologia per le auto di domani. E tacitare i critici. ●





fotografie GETTY IMAGES

Ts050, ritmo esagerato

LA TOYOTA HA SBAGLIATO A TENERE UN PASSO GARA ALTISSIMO NELLE PRIME TORRIDE ORE. E L'HA PAGATO

Ancora una volta "incartano e portano a casa". Non solo metaforicamente, perché alla Toyota cominciano a smontare il box, a portare via le cose, quando ancora la vettura di Buemi-Davidson-Nakajima è in corsa e con il 9° posto finale, salverà poi la situazione nella classifica del Wec. Per il resto il solito copione. Nel 2016 la Toyota si era arresa all'inizio dell'ultimo giro, questa volta invece non arriva neanche a metà gara. Dopo avere messo in mostra una superiorità totale, quasi "maramaldeggiando" sulla Porsche. Lontanissima in qualifica e costretta ad inseguire con affanno già dal primo giro. Però quando i problemi, gli errori e le mancanze tecniche si ripe-

tono con serialità annuale, non è proprio il caso di parlare di sfortuna.

La Toyota è riuscita a perdere una Le Mans, seppure in un quadro sportivo e regolamentare a lei tutto favorevole e difficilmente ripetibile. Tanto che alla vigilia le voci su un possibile ritiro della Porsche dal 2018 si facevano sempre più consistenti. Perché con la classe energetica bloccata a 8 MJ, con le forme del telaio congelate sino a fine 2019, ormai alla Porsche non sapevano più a cosa attaccarsi per ribaltare una situazione di inferiorità tecnica complessiva che ormai si trascina dalla prima gara di Silverstone. In più a favore della Toyota c'era il vantaggio della terza vettura che spesso a Le

Mans ha fatto la differenza. Ai box per la prima volta era presente anche Akio Toyoda, presidente e amministratore del Costruttore giapponese, diretto discendente del fondatore. Dopo tante visite rimandate, aveva deciso di essere presente perché di fatto gli era stato garantito che questa sarebbe stata la volta buona. E come non crederci, visto il gap infero alla Porsche in qualifica e la superiorità messa in mostra nelle gare precedenti. "Il lupo perde il pelo ma non il vizio" dice il proverbio, e ancora una volta la Toyota ha dimostrato di non sapere vincere a Le Mans. Problema ancora più rilevante dell'essere in grado di farlo. La Toyota ha sbagliato a tenere altissimo il ritmo di gara nelle prime torride ore. Quando Buemi e Conway si erano sfidati in modo quasi distruttivo, accumulando rapidamente un vantaggio di 20" sulla Porsche di Jani. Una inutile dimostrazione di superiorità tecnica che poi sarà pagata con i problemi di meccanica. Invece sarebbe stato interesse della Toyota mantenere un ritmo di gara basso. Da amministrare a proprio piacimento. I volti pietrificati e piangenti di Hugues De Chaunac, Hisatake Murata o Toshio Sato, che ogni anno le tv mostrano, sempre uguali e sofferenti, assurgono questa volta quasi al ruolo di maschere grottesche del teatro Kabuki. Simbolo di una commedia sempre uguale ma sempre diversa. Per la Toyota cambiano gli avversari, i regolamenti, il modo di affrontare Le Mans. Appoggiandosi prima alla Tom's, poi all'Oreca poi dando vita a una propria squadra. Regolamenti diversi, vetture bellissime e innovative, ma che a Le Mans hanno sempre finito per raccogliere un sacco di vento. Come questa volta, nel caso della Ts050. **(c.m.m.)**

FUNDARÒ

MULTA PER LA PORSCHE

Multa di 5000 euro per la Porsche con la minaccia che qualora la stessa infrazione verrà ripetuta, scatterà una penalità di 1 minuto che la 919 sconterà in una prossima gara del Wec. È successo infatti che durante la giornata di test, la Porsche aveva coperto la parte frontale dei garage con dei pannelli per impedire la visuale. La stessa infrazione era già stata commessa ai test di Monza. Puntuale è scattata la multa e la condizionale sulla ben più grave sanzione da applicare in caso di recidiva.

CAMBI AL TRACCIATO

L'Aco ha realizzato alle curve Porsche ampie vie di fuga su entrambi i lati. Arretrati i muri, ora ricoperti di barriere a assorbimento di energia. «Le curve non sono cambiate - dice Fisichella - ma ora è possibile salire su cordoli, anche se a quella velocità sarebbe meglio non farlo». Nuove vie di fuga anche a Tertre Rouge e alla curva del karting. Altra novità, l'introduzione di slow zone permanenti, ossia tratti di pista da percorrere a 80 km/h in caso di neutralizzazione. In precedenza le slow zone variavano a secondo del punto dove l'incidente si era verificato.

IL RITORNO PANOZ

La Panoz ha presentato il progetto per una nuova vettura elettrica che dovrebbe correre a Le Mans, nella classe "garage 56". Nel 1998, la Panoz è stato il primo Costruttore a Le Mans a realizzare una vettura ibrida. Prodotta con la società Green4U, la nuova Panoz GT-EV dovrebbe produrre 450 KW ed essere in grado di raggiungere i 305 km/h di velocità massima. La vettura dispone di due motori elettrici, uno per asse, che assicurano la trazione integrale permanente. Panoz produrrà anche una versione stradale in concorrenza alla Tesla.



Villorba in paradiso

BELICCHI, SERNAGIOTTO E LACORTE ESULTANO: DECIMI ASSOLUTI AL DEBUTTO NELLA MARATONA DELLA SARTHE! CRONACA DI UNA BELLA STORIA ITALIANA

di **Diego Fundarò**

L E MANS - Non avrebbero mai sperato in un risultato migliore: il decimo posto assoluto, ottavo in LmP2. Un azzardo anche solo pensare ad una cosa del genere nel team Villorba di Raimondo Amadio, alla prima assoluta in una gara che non fa certo sconti ai nuovi arrivati. Nuovi in tutto, a cominciare dalla vettura, la Dallara P217 LmP2, per continuare con la squadra, completamente priva di esperienza specifica, e per finire con l'equipaggio: Roberto Lacorte e Giorgio Sernagiotto erano al debutto nella maratona francese ed il solo Andrea Belicchi aveva esperienze precedenti.

Per capire da dove è nata l'impresa vale la pena raccontare l'intera settimana della squadra tricolore, che ha raggiunto il risultato attraverso mille difficoltà, tutte superate con pieno merito.

Dopo aver utilizzato solo durante le prove libere la configurazione aerodinamica a basso carico, il team ha scelto di affrontare qualifiche e gara con la carrozzeria tradizionale, alla quale sono stati ridotti i carichi aerodinamici per creare un compromesso capace di trasmettere ai piloti una migliore confidenza e ridurre al minimo il sottosterzo nelle sezioni più guidate del circuito. Una soluzione adottata da tutte e tre le LmP2 italiane. La Dallara inoltre, nel corso della settimana ha patito problemi soprattutto di natura elettrica. Il cavo di collegamento tra alternatore e batteria si è rotto due volte, mentre la centralina unica Cosworth ha dato alcune noie dopo un aggiornamento software fatto dal fornitore prima del week-end di gara. Ciò ha consigliato anche la sostituzione di vari cablaggi, effettuata nella giornata di giovedì, con tanto di installazione in vettura di un cavo dell'alternatore di scorta, qualora durante la gara si fosse ripresentato il problema.

Una foratura dovuta ad un detrito ha poi frenato l'ultima sessione di qualifica, danneggiando parte del fondo vettura. Il pezzo nuovo è stato installato nella giornata di venerdì, quando il team ha realmente fatto gli straordinari, lavorando incessantemente sulla vettura dalle nove del mattino fino a mezzanotte. Con i piloti impegnati nella tradizionale parata, anche l'ingegner Roberto Trevisan ha lavorato personalmente sulla nuova parte, provvedendo ad allargare i fori di passaggio dei cavi con un utensile: «Il tempo a disposizione è sempre poco ed i meccanici sono già tutti impegnati - sottolineava l'ingegnere - . Se vogliamo essere pronti per

la corsa dobbiamo dare tutti una mano».

Una volta arrivati al via della 24 Ore, l'esperienza di Belicchi ha garantito una partenza prudente e redditizia. Andrea ha completato il suo primo turno di quattro stint lasciando a Sernagiotto la vettura piazzata all'11° posto di categoria: «La macchina funziona, così come le gomme, che avrebbero potuto reggere tranquillamente un altro turno - ha detto a caldo il parmense - . Ho mantenuto senza problemi il passo che avevamo preventivato, riuscendo a risalire di qualche posizione».

Anche Sernagiotto ha completato i suoi primi turni di guida senza particolari problemi: «La macchina si è sempre comportata bene, scivola solo leggermente in ingresso curva - sottolineava al termine del suo debutto in corsa - . Il primo giro è stato emozionante, ho dovuto concentrarmi per riuscire a prendere il ritmo che avevamo pianificato».

Il primo turno di Lacorte è stato caratterizzato dalla toccata subita da Ragues alla chicane prima del ponte Dunlop: un inconveniente che è costato quattro minuti persi per togliere la vettura dalla ghiaia ed una leggera vibrazione al posteriore, che poi non ha più abbandonato la vettura: «Gli ho lasciato lo spazio per passare - ha detto a fine turno il pilota pisano - ma lui è arrivato leggermente lungo e mi ha toccato. Fortunatamente ho portato a termine il mio turno come da programma».



foto grafie FUNDARÒ

**MILLE PICCOLE
ANSIE MA ALLA
FINE È ANDATA
BENE. ORA
MI PIACEREBBE
TORNARE!**

ROBERTO TREVISAN

”





IMPRESA DI CASA NOSTRA

Scene dal debutto della Villorba Corse nella sua prima volta a Le Mans, con la Dallara affidata a Belicchi, Lacorte e Sernagiotto

Una foratura alla gomma posteriore sinistra ha poi fatto perdere all'equipaggio italiano nove minuti, alle tre del mattino, durante lo stint notturno di Sernagiotto. Nella fase successiva, con Belicchi al volante, si è deciso di passare dalle gomme medie alle morbide: è stata quella fase in cui è stato segnato il giro più veloce, alle cinque e un quarto. Giunti alla fase finale, sono apparsi inaspettati problemi con le gomme: «Avevo preservato tre treni nuovi di gomme più dure sui cinque a disposizione - ha sottolineato a fine gara l'ingegner Trevisan - sapendo che con la temperatura alta sarebbero state ideali per il finale. Incredibilmente, due si sono rivelati difettosi, presentando blister dopo soli 35 minuti invece che dopo tre ore. Fino all'ultimo siamo stati in ansia, abbiamo anche rivisto i turni di guida. E si è rotto un sensore dell'olio. Ho vissuto mille piccole ansie temendo che anche solo una si rivelasse letale. Alla fine è andata bene e siamo esausti. Se mi piacerebbe tornare? Sicuro, ricomincerei fin da ora!». ●



MICHELIN LE MANS 2030

Interessante concorso ideato dal Michelin, che ha inviato i più importanti designer dell'auto a progettare le forme delle vetture che correranno alla 24 Ore di Le Mans nel 2030. La vittoria è andata al cinese Tao Ni, che ha immaginato una vettura ibrida, motorizzata Infiniti, che di giorno sarebbe guidata da un pilota attraverso schermi digitali, e di notte dall'intelligenza artificiale. Molti elementi della vettura e le batterie sarebbero realizzati in grafene. Originale il sistema delle ruote, di tipo basculante sul mozzo, per variare in curva e in rettilineo la carreggiata anteriore.

ANTI TERRORISMO

Considerando i recenti attentati, i controlli di polizia per la sicurezza sono stati molto discreti a Le Mans. Particolare attenzione è stata tuttavia rivolta al controllo dello spazio aereo sopra al circuito. Vietato l'uso di droni e di qualunque aereo che non poteva sorvolare la zona. Ad eccezione di due veivoli dell'esercito dotati di telecamera a tecnologia Sarise in alta definizione, che permettono una visione estremamente dettagliata ed a 360 gradi.

ART CAR CORVETTE

Abitualmente negli anni passati spettava alla Bmw realizzare ogni volta una livrea creata da un noto artista. In questa occasione, invece, il compito è toccato al team Larbre, che ha incaricato il pittore Ramzi Adek per realizzare una veste grafica della Chevrolet Corvette intitolata "Human" che prendeva ispirazioni dai Comics americani dei supereroi anni 70.

ECCLESTONE FESTIVAL

Ogni anno il Festival della velocità che si tiene a Goodwood sceglie un tema storico da celebrare. Questa volta l'onore toccherà a Bernie Ecclestone e alla sua vita nel motorsport. Da notare che Ecclestone, in precedenza, è sempre stato assente da Goodwood, in quanto evento di F.1 al di fuori del suo controllo...

GtePro Aston all'ultimo respiro

TUTTO SI DECIDE NEGLI ULTIMI GIRI. E LA SPUNTANO TURNER, SERRA E ADAM DOPO UN CORPO A CORPO DI QUESTO CON LA CORVETTE DI JORDAN TAYLOR

di Cesare Maria Mannucci

LEMANS - Nel 1991 la Mazda vinceva la 24 Ore di Le Mans perché, non essendo considerata una vettura competitiva, nessuno aveva pensato che un regolamento tecnico nettamente a favore del motore rotativo potesse fare la differenza. Nel 2017 l'Aston Martin, con la sua Vantage ormai vecchia di 6 anni e in cronica difficoltà nel campionato Wec, viene favorita nettamente dal B.o.p. quasi nel disinteresse di Ford, Porsche, Ferrari e Corvette. Perché convinti che sarebbero stati loro e i loro progetti, ben più moderni e attuali, a giocarsi la vittoria.

La classifica finale, però, non solo registra il successo dell'Aston Martin di Turner-Adam-Serra ma il team inglese rimane al comando complessivamente per 17 ore. Unica a farlo con entrambe le vetture, prima che Stanaway-Thiim-Sorensen fossero attardati da una gomma forata che ha distrutto la carrozzeria nella parte posteriore e da un incidente. Certo, nonostante il lungo dominio dell'Aston, tutto si è deciso negli ultimi 2 giri, quando la Corvette di Jordan Taylor e l'Aston di Adam si sono sfidati corpo a corpo, in un duello spesso oltre le righe. In quel momento la Corvette di Magnussen-Garcia-Taylor sembrava essere in grado di spuntarla. La vettura americana era andata in testa a 4 ore dal termine, poi Jordan Taylor s'è trovato a correre nel solito modo aggressivo e intimidatorio, come già aveva fatto a Daytona con la Cadillac ai danni di Albuquerque. Questa volta però le cose gli sono andate storte. Due "diritti" nelle vie di fuga, hanno provocato una foratura all'inizio dell'ultimo giro, tanto che la Corvette sul traguardo è stata preceduta anche dalla Ford di Priaulx-Tincknell-Derani.

Che con il risultato odierno conquista anche la testa in entrambe le classifiche del campionato del mondo. In quella Piloti il terzetto della Ford comanda con 74 punti e precede Serra-Turner-Adam, che di punti ne hanno 63, e Rigon-Bird a 60. Nel Costruttori la Ford ha 117 punti ed è davanti a Ferrari con 108, Aston con 95 e Porsche con 72.

Per la Ferrari una Le Mans sottotono, dove la 488 non ha mai occupato le prime posizioni. Dopo i podi a Daytona e Sebring e le vittorie nel Wec, sarebbe stato logico attendersi una gara più incisiva. Invece alla fine Rigon-Bird-Molina chiudono al quinto posto, doppiati. La Ferrari ritiene che il B.o.p. sia stato penalizzante, soprattutto in termini di potenza. Visto che nei lunghi rettilinei la 488 lamentava sem-

pre una velocità inferiore di circa 7 kmh rispetto ad Aston e Ford. E a Le Mans, se non hai la velocità di punta le cose si complicano molto. La vettura di Calado-Pierguidi-Rugolo ha concluso all'11esimo posto, attardata pesantemente dall'ennesimo incidente di James Calado. Il terzo a Le Mans in quattro anni di partecipazione con la Ferrari. La vettura di Fisichella-Vilander-Kaffer invece è andata distrutta durante una violenta collisione con l'Oreca di Vaxiviere, autore d'una manovra irresponsabile - a 295 kmh - che ha fatto decollare l'incolpevole Kaffer. Una manovra che avrebbe meritato la bandiera nera e che invece i commissari hanno sanzionato "solo" con una penalità di 7 minuti. Ma anche la Ferrari superstite di Rigon-Bird-Molina non è stata immune di problemi, lamentando una penalità inflitta

ASTON PRIMA FRA I PRO FERRARI NEGLI AM

Nella foto, l'Aston Martin vincitrice della classe Gt-Pro con Turner, Adam e Serra. Sotto, la Ferrari 488 di Smith, Vanthoor e Stevens, prima in Gt-Am

FUNDARÒ





AL TRAGUARDO

GTE PRO



1 Turner-Adam-Serra
Aston Martin Vantage
a 27 giri dal vincitore
18° assoluto



2 Priaulx-Tincknell-Derani
Ford Gt
a 27 giri dal vincitore
19° assoluto



3 Magnussen-Garcia-Taylor
Chevrolet Corvette C7R
a 27 giri dal vincitore
20° assoluto



4 Lietz-Makowiecki-Pilet
Porsche 919 Rsr
a 28 giri dal vincitore
21° assoluto

GTE AM



1 Smith-Stevens-Vanthoor
Ferrari 488 Gte
a 34 giri dal vincitore
27° assoluto



2 Cioci-Cameron-Scott
Ferrari 488 Gte
a 36 giri dal vincitore
29° assoluto



3 MacNeil-Sweedler-Bel
Ferrari 488 Gte
a 36 giri dal vincitore
30° assoluto



4 Howard-Gunn-Bryant
Aston Martin Vantage
a 36 giri dal vincitore
31° assoluto

← a Bird per aver oltrepassato ripetutamente i limiti della pista e una foratura. Nella classe Gte, determinanti sono risultate poi le slow zone, che hanno finito per generare ingenti distacchi, poi difficilmente recuperabili, a seconda che un pilota si trovasse in quel momento in un tratto di pista lento o veloce. Aston Martin e Corvette, comunque, hanno dominato la classe. La Ford è rimasta al comando per due ore e ha chiuso al secondo posto con la vettura di Priaulx-Derani-Tincknell. Ben lontana dalla competitività che aveva messo in mostra lo scorso anno. La Ford GT rispetto al 2016 è forse la vettura che maggiormente è stata penalizzata. Anche se lo scorso anno disponeva probabilmente di un vantaggio "indecente". Delude il debutto a Le Mans della Porsche a motore centrale. Lietz-Makowiecki-Pilet terminano al quarto posto, anche in virtù di un rabbocco di carburante rapido nelle ultime fasi. Mentre la vettura di Christensen-Estre-Werner si schianta di notte alla chicane dell'Hunaudières quando al volante è il pilota danese. In grave ritardo anche l'altra Corvette di Gavin-Milner-Fassler, che sbatte quando alla guida c'è il pilota americano.

Sconfitta nella classe Pro, la Ferrari si consola con una tripletta nella categoria Am, dove la 488 si conferma vettura ideale per i team privati e per i gentleman driver. La vittoria va a Smith-Stevens-Vanthoor, del team Jmw, che precedono la 488 AF Corse di Cioci-Cameron-Scott.

A Maranello, complessivamente, speravano in qualche cosa di meglio ma a volte bisogna sapersi accontentare. Ci sarà tempo per rifarsi alla prossima occasione: la 6 Ore del Nurburgring. ●

Gte Il Bop fa discutere

FERRARI E FORD HANNO ANCORA DA RIDIRE. E LA "VECCHIA" ASTON MARTIN CONTINUA A MANTENERSI AL VERTICE DELLA CATEGORIA



IL BRASILIANO SOSTITUITO ALL'ULTIMO DA RUGOLO

Di Grassi forfait polemico

Si è conclusa ancora prima di iniziare, l'esperienza di Lucas Di Grassi come pilota ufficiale Ferrari. Il brasiliano è arrivato a Le Mans il lunedì mattina, zoppicando vistosamente per un infortunio alla caviglia destra, rimediato giocando a calcetto. In condizioni menomate, Di Grassi aveva comunque disputato l'E-Prix di Berlino terminando due volte sul podio. Ma aveva adottato una vistosa protezione alla caviglia. Proprio lo sforzo effettuato a Berlino e le sollecitazioni alla caviglia quando ha svolto le prove di cambio pilota sulla Ferrari 488, hanno peggiorato sensibilmente la situazione per Di Grassi. Perché a Le Mans è apparso subito chiaro che il brasiliano non era nelle condizioni di guidare.

Sottoposto a controllo medico, le radiografie hanno evidenziato una frattura verticale alla tibia destra. Di Grassi avrebbe voluto correre ma i medici Fia lo hanno escluso, nella considerazione che non avrebbe potuto abbandonare l'abitacolo nei tempi richiesti.

Di Grassi era dolorante alla caviglia, anche se per frenare usa il piede sinistro. Una gara con le monoposto "elettriche" dura però 40 minuti, mentre a Le Mans il brasiliano avrebbe dovuto guidare per almeno 6 ore. La Ferrari ha così dovuto trovare un sostituto quando la prima sessione era già iniziata. La scelta è caduta su Michele Rugolo, presente per correre nella gara di contorno in LmP3. In alternativa è stata analizzata l'opzione Mediani. Di Grassi ha abbandonato subito Le Mans per volare a San Paolo, dove è stato operato venerdì. Una frattura grave, che ha richiesto l'applicazione di mezzi di sintesi. Intervento d'urgenza, con la speranza d'essere pronto per il prossimo E-Prix, in programma a New York. Alla Ferrari però sono rimasti delusi dal comportamento di Di Grassi, che sino all'ultimo ha tenuto nascosto l'infortunio, presentandosi a Le Mans come se nulla fosse.



GETTY IMAGES

Se guardiamo la classifica finale della classe Pro, ai primi 5 posti ci sono 5 vetture diverse. Partendo da questo presupposto, si potrebbe dedurre che il B.o.p. questa volta è stato calcolato in maniera equa. E in effetti, solo Ferrari e Ford hanno avuto da ridire. Proprio le vetture che ave-

vano dominato l'edizione del 2016. Certo, il caldo elevato non ha giocato a favore delle caratteristiche tecniche della Ferrari. Mentre la presenza di gomme Dunlop particolarmente performanti ha contribuito in larga misura al dominio dell'Aston Martin. Contrariamente alle classi LmP1 ed

LmP2, quest'anno le vetture della Gte hanno mostrato progressi cronometrici piuttosto limitati. Dimostrazione che il B.o.p. è stato calcolato al ribasso. Alla vigilia, dopo che la sua vettura aveva conquistato la pole, David Richards ci diceva: «Siamo contenti del B.o.p., tutti siamo sullo stesso livello ed è proprio quello l'obiettivo. In pista ci sono vetture nate con presupposti regolamentari molto diversi. Non è un lavoro facile cercare di equipararle. Direi che l'Aco ha fatto un ottimo lavoro».

E ci mancherebbe che si lamentasse pure! Visto che l'Aston Martin Vantage era la vettura più leggera e quella alla quale era stata assegnata la maggior quantità di carburante. Per regolamento, le vetture della classe Pro non potevano coprire più di 14 giri con un pieno. Regola che ha standardizzato molto le strategie. Probabilmente, in futuro sarà necessario dare più libertà nel regolamento tecnico e in quello sportivo. Perché attuare una sorta di "comunismo" tecnico permanente della classe Gte, rischia poi di generare risultati antistorici. Come quello di una vettura, ormai obsoleta, che si prende gioco - meritatamente e senza rubare nulla - di progetti molto più moderni ed evoluti.

Perché le sportellate all'ultimo giro ad Arnage tra l'Aston di Adam e la Corvette di Taylor, sono pure belle e divertenti. Ma forse sarebbe meglio assistere ad una sfida dove i contenuti tecnici di ogni vettura al via, sono estremizzati e valorizzati, piuttosto che limitati e soffocati. ●

RITOCCHI AL BOP

Modificato il B.o.p. della classe Gte-Pro dopo le risultanze della giornata di test. Alla Ferrari 488 sono stati concessi 3 litri di benzina in più, raggiungendo la capacità di 91 litri. Ma più carburante è stato concesso a tutti per fare in modo che tutte le vetture della classe Gte-Pro coprissero lo stesso numero di giri. Nel dettaglio la Porsche 911 Rsr ha corso nella configurazione di 1250 kg e una capacità di 100 litri. La Ferrari 488 pesava 1268 kg per una capacità di 91 litri, la Ford pesava 1268 kg e 97 litri di capacità. L'Aston Martin era la più leggera con 1193 kg e 103 litri di capacità. Infine 1243 kg per Corvette e 96 litri di capacità. Alla C 7 R è stata ridotta la potenza dopo le prestazioni messe in mostra nella giornata di test.

BRUNI DEBUTTA

La scorsa settimana Gimmi Bruni ha sostenuto il suo primo test con la Porsche 911 Rsr, ad Elkhart Lake, in preparazione alla 6 Ore di Watkins Glen, valida per il campionato Imsa, che sarà la sua gara d'esordio con la Porsche. Insieme a Bruni erano presenti anche Pilet e Vanthoor. Proprio il pilota belga sarà il compagno di Bruni per l'esordio negli Usa il 2 luglio con la Porsche.

LIGIER KIT BLOCCATO

La classe LmP2 è dominata dall'Oreca. Per ribaltare questo stato di fatto la Ligier ha realizzato per la 24 Ore di Le Mans un kit di aggiornamento che andava oltre i piccoli dettagli previsti ed è provato nella giornata di test dai team Autosport e Panis-Barthez. Il regolamento LmP2 non prevede un B.o.p. ma, visto che le vetture devono essere omologate per 4 anni, ogni aggiornamento necessita di autorizzazione dall'Aco. Nel caso della Ligier, gli altri Costruttori hanno bloccato l'adozione del kit, affermando che questo avrebbe aperto la porta ad un'ulteriore escalation dei costi. Il kit di aggiornamento sarà così consentito solo a fine anno per Ligier, Riley e Dallara, vista la loro attuale inferiorità tecnica.



FUNDARÒ

PERÒ C'ERA INCERTEZZA

Sopra, un bel gruppo di Gte in bagarre a Le Mans. Sotto, le Ford Gt, molto meno competitive rispetto allo scorso anno, quando furono favorite dal Balance of performance. A sinistra, la Porsche a motore centrale che ha deluso nel suo debutto sul circuito della Sarthe



FUNDARÒ





TUTTA LA 24 ORE IN BIANCO ROSSO E VERDE

Carrellata di piloti italiani a Le Mans. Sopra, Cioci "braccato" da Cairoli. In alto, da sinistra, le Ferrari di Balzan e Bertolini. A destra dal basso verso l'alto, le Ferrari 488 di Pier Guidi, Rigon e Fisichella. In alto a destra, infine, la Clm P1 di Bonanomi

LA GARA DI BONANOMI CON LA LMP1 E

MARCO BONANOMI
CLM P101 BYKOLLES LMP1

Chiamato al posto di Rossiter, è arrivato a Le Mans deciso a voler comunque rientrare nella gara che lo aveva visto a podio al debutto con Audi nel 2012. Marco si è infilato nella tuta che doveva essere di Robert Kubica ed ha affrontato l'impegno con l'obiettivo di riallacciare contatti con il mondo dell'Endurance. La situazione di Kolles gli ha permesso solo alcuni giri in prova. I notevoli problemi di installazione del motore Nissan ex Gtr, disposto in origine all'anteriore della LmP1 giapponese, hanno fatto sì che la sua 24 Ore non sia mai cominciata.

ALESSANDRO PIER GUIDI
FERRARI 488 AF CORSE GT PRO

Alla seconda 24 Ore con la 488 ha avuto il compito di effettuare la partenza. Sempre veloce e costante, ha svolto il suo lavoro al meglio, restando sempre al top in Gte Pro.

Purtroppo, il divario di velocità massima patito dalle 488 Gte ha penalizzato i suoi turni di guida, dove ha comunque sempre lottato alla grande e confermato il suo valore assoluto nella categoria. Purtroppo i suoi sforzi sono stati vanificati dall'incidente avuto da Calado alle 7.30, con conseguente sostituzione del radiatore ed oltre un'ora persa ai box.

MICHELE RUGOLO
FERRARI 488 AF CORSE GT PRO

Salito sulla 51 all'ultimo momento, ha preso gradualmente confidenza con la Ferrari 488 Gte, diversa rispetto alla Gt3 che utilizza nel Blancpain per via dell'assenza del Abs. Calatosi subito nel ruolo di "mediano" dell'equipaggio, ha eseguito al meglio il suo compito, riuscendo a restare lontano dai guai. Anche lui ha però pagato l'errore di Calado.

Nonostante ciò avrà certamente reso orgoglioso il padre che, ricoverato in ospedale a Milano per controlli ad un'anca, ha potuto seguire la sua gara solo via web.

DAVIDE RIGON
FERRARI 488 AF CORSE GT PRO

In fiducia come non mai. Con Bird in inverno ha impostato un assetto della vettura di stampo formulistico, che ha portato anche ad una diversa scelta delle gomme. Un lavoro che ha dato i frutti sperati, visto quanto si sente ora a proprio agio sulla 488. Lo stesso Bird ha però sporcato la gara della n° 71, rimediando un drive through per ripetuti superamenti dei limiti della pista. Molina, l'altro pilota in equipaggio, ha invece mediamente girato su tempi di sei decimi più alti. Il 5° posto in Gte Pro non rende giustizia al pilota veneto.

GIANCARLO FISICHELLA
FERRARI 488 AF CORSE GT PRO

Ormai a Le Mans si sente a casa, adora la pista e l'atmosfera ed attende la 24 Ore ogni anno. Inoltre la 488 gli calza a pennello, prova piacere a portarla al limite, in particolare sul circuito della Sarthe. In prova si è limitato a pochi giri, rispettando le consegne di Giuseppe Risi per non caricare troppi chilometri sul motore. La sua 24 Ore è poi durata solo un turno di guida, stoppata dal successivo incidente di Kaffer causato dal colpevole Vaxiviere alla staccata della prima chicane delle Hunaudières.



fotografie FUNDARÒ



Plug-in e Drs nel futuro LmP1

L'ACO VARA NORME, CHE ENTRERANNO IN VIGORE NEL 2020, PER FAR RESTARE TOYOTA E PORSCHE E FAR TORNARE LA PEUGEOT

Pierre Fillon ha svelato il nuovo regolamento LmP1 che entrerà in vigore nel 2020. La classe energetica massima resterà quella da 8 MJ, così come saranno due i sistemi per il recupero di energia ammessi. Durante i rifornimenti, oltre a fare il pieno di carburante, sarà possibile ricaricare le batterie attraverso la tecnologia plug-in. Cosa indispensabile perché, per regolamento, il primo chilometro di pista uscendo dai box dovrà essere coperto solo in regime di potenza elettrica. Negli altri circuiti del Wec il chilometro si ridurrà in proporzione alla lunghezza del tracciato.

A Le Mans anche il traguardo dovrà essere tagliato con la sola propulsione elettrica. Semplificata l'aerodinamica anteriore e posteriore, sarà consentito l'utilizzo di un solo tipo di carrozzeria per tutto il campionato. Per adeguarla ai diversi valori di carico richiesti a Le Mans e sulle altre piste saranno però ammesse ali mobili: posteriori e anteriore, attivate con il dispositivo Drs.

Limitazioni per il numero di test in pista, in galleria del vento (non si potranno superare le 600 ore) e al personale in circuito. Solo 4 i motori ammessi per un'intera stagione, 2 le trasmissioni. Definite tre aree di sviluppo: motore, sistema ibrido, telaio. Un Costruttore avrà un certo numero di gettoni da spendere per sviluppare una componente piuttosto che l'altra. Con questi provvedimenti l'Aco spera di convincere la Porsche a rimanere nel campionato oltre il 2017 e vuole allo stesso tempo attrarre la Peugeot, che ha stabilito in 100 milioni il budget massimo da spendere.

Non una parola invece sulla nuova classe LmP1 non ibrida. L'Aco ha preferito non svelare le carte, in attesa delle decisioni di Porsche e Toyota. Se entrambi i Costruttori dovessero ritirarsi dalla LmP1 H, il futuro titolo di iridato potrebbe essere assegnato solo alle vetture della classe Gte. (c.m.m.)

DEGLI ITALIANI AL VOLANTE DI VETTURE GT

di Diego Fundarò

FRANCESCO CASTELLACCI FERRARI 488 S.O.RACING GT AM

Alla seconda esperienza alla 24 Ore, il pilota romano ha impostato la settimana francese pensando soprattutto ad arrivare in fondo alla gara.

Nonostante una uscita dovuta ad una foratura, in prova ha staccato un tempo migliore dell'esperto compagno Beretta. Ha poi avuto il compito di prendere il via della gara e si è accollato la maggior parte delle ore al volante.

Un drive through per irregolarità al pit stop ed il passo decisamente troppo inferiore tenuto da Flohr ha fatto concludere la 54 dodicesima in Am.

MARCO CIOCI FERRARI 488 S.O.RACING GT AM

Alla quinta presenza alla 24 Ore, è sempre una garanzia di impegno e prestazioni. Quinto in qualifica, ha effettuato la partenza ed un primo turno di guida solido.

Ha poi dato una ulteriore svolta alla sua gara salendo in vettura nelle prime ore del mattino, quando ha staccato una serie di giri veloci che lo hanno portato fino alla seconda posizione in Am.

Il podio in categoria Am è assolutamente meritato ed è l'unico italiano dei partiti a portarsi a casa il prestigioso trofeo, dopo quello conquistato con il terzo posto del 2013.

ALESSANDRO BALZAN FERRARI 488 SC. CORSE GT AM

Balzan ha affrontato la maratona francese forte del titolo ottenuto lo scorso anno nella categoria Gtd lmsa con la Ferrari 488 della Scuderia Corsa che, trasformata in Gte, lo ha accompagnato nel debutto a Le Mans. Un cordolo preso dalla coéquipier Christina Nielsen ha costretto alla sostituzione precauzionale del motore prima della gara. Partito dal fondo dello schieramento. A 1h20' dal termine una speronata subita dalla Corvette di Philippon lo ha obbligato ad intero giro su tre ruote ed a concludere al 14° posto di classe.

MATTEO CAIROLI PORSCHE 911 DEMPSEY GT AM

Al debutto assoluto ed appena ventenne, ha nuovamente mostrato le sue grandi doti. Sempre al top della Gte-Am, avrebbe particolarmente tenuto a far sua la pole. Il 4° miglior tempo gli ha fatto comunque guadagnare una menzione da parte di Frank Walther alla tradizionale conferenza pre gara, a dimostrazione di quanta sia la considerazione di cui gode in Porsche. In gara si è sobbarcato gran parte del lavoro, ma nelle prime ore del mattino problemi al cambio lo hanno fatto retrocedere dal 3° al 7° posto di categoria.

ANDREA BERTOLINI FERRARI 488 DH RACING GT AM

Ormai giunto alla sesta partecipazione alla maratona francese, "Berto" ha avuto in supporto del figlio Alessandro, alla sua prima assoluta alla 24 Ore. In equipaggio i gentlemen Krohn e Johnsson, ha puntato ad arrivare in fondo alla gara. Due forature hanno rallentato la corsa della 488 gialla, oltre ad almeno tre uscite nella ghiaia di Krohn, con conseguente danneggiamento del fondo. Il 13° posto finale in Am potrebbe sembrare deludente, ma arrivare in fondo alla 24 Ore è già di per sé motivo di soddisfazione.

IL PRIMO SUCCESSO IRIDATO IN SARDEGNA È IN REALTÀ UNA VERA E PROPRIA RIVINCITA PER IL PILOTA ESTONE. CHE ORA METTE ALLE SPALLE RIVALI E BRUTTI RICORDI

di Marco Giordo



Tanak

La rivincita dell'“Ott volante” si è consumata nel nord della Sardegna in un caldo mezzogiorno di giugno nella spiaggia dell'Argentiera, proprio sotto l'omonima miniera dove sino ai primi Anni '60 veniva estratto un materiale prezioso, il piombo argentifero. In quel momento “Oit”, questa è l'esatta pronuncia del suo nome in éstone, ha ritrovato finalmente quel sorriso troppo spesso assente dal suo viso. Perché Tanak è fatto così. È infatti sin troppo riservato, spesso taciturno, con un atteggiamento da orso che talvolta sembra quasi maleducato. Insomma non è il top nella comunicazione. Chi lo conosce bene però, come Ogier, dice che è un bravissimo ragazzo, uno che si fa gli affari suoi, che si apre con le persone solo quando le conosce bene. Ecco spiegato il perché nel team M-Sport è benvenuto come pochi e perché il tetra campione del mondo lo ha sinceramente abbracciato all'arrivo della power stage. Sul podio di Alghero l'éstone volante si è tolto di dosso diversi sassolini dalla scarpa ed ha scacciato quegli incubi che gli erano tutti tornati alla memoria proprio nei minuti antecedenti la power stage. Perché Tanak era sinora ricordato come il pilota che aveva buttato alle ortiche la vittoria l'anno scorso in Polonia bucando nella penultima speciale. Oppure come quello che in Portogallo venti giorni fa aveva servito su un piatto d'argento la vittoria ad Ogier sbattendo nel crono di Amaranthe. Ma soprattutto Tanak era diventato famoso come il pilota finito a mollo in Messico nel 2015 con la sua Fiesta, dopo un incredibile volo dritto dentro le acque di un lago nella speciale di Los Mexicanos. Adesso sarà ricordato come l'unico che ha vinto la sua prima gara proprio in Sardegna, la più dura e difficile del campionato, dove sinora a trionfare erano stati solo i grandi, vale a dire Solberg, Loeb, Gronholm, Latvala, Hirvonen e Neuville. Ma, a dire la verità, dopo i tre podi colti dall'inizio di questa stagione a Montecarlo, in Svezia ed in Argentina,

una sua vittoria era nell'aria. E proprio in Sardegna, dove aveva conquistato il suo primo podio terminando terzo nel 2012, il pupillo di Markko Martin ha portato a termine il suo primo capolavoro iridato.

HANNO DETTO DI LUI

MALCOM WILSON (Team Manager M-Sport)

«Ho sempre creduto in Tanak e nelle sue qualità e sono contento, che siamo stati proprio noi della M-Sport, che gli abbiamo regalato la prima vittoria iridata della sua vita, così com'è successo con tanti altri giovani cresciuti da noi. Secondo me è all'inizio di una grande carriera, è incredibile vedere quanto è maturato negli ultimi tempi. E tutti noi della M-Sport che lo conosciamo da tanti anni siamo davvero contenti per questo importante e fondamentale successo di Ott».

MASSIMO CARRIERO (Ingegnere M-Sport)

«Ott la velocità l'ha sempre avuta e il coraggio non gli è mai mancato. A tutto ciò recentemente ha aggiunto anche la consistenza e la concentrazione. Questo era già un vero pilota nel 2015 e adesso riesce a portare a fondo i risultati. La sua vittoria in Sardegna non è stata per noi una novità, ma solo una conferma. Aver finito secondo in Svezia e terzo a Montecarlo e in Argentina diceva bene che era solo questione di tempo. Tanak come tester è competente. Sa cosa dice e ascolta gli ingegneri. Bisogna stare molto attenti però quando parla. È molto sintetico ma se fai attenzione in poche parole dice molte cose. Ha due figli e una bella famiglia. Ci vuole un po' di tempo per passare il muro che mette davanti a se, perché è un ragazzo riservato ma è molto sincero ed una gran bella persona. A volte è duro e diretto, ma a me piace perché io faccio lo stesso con lui».





bagno di gloria

ORA OTTI È TERZO NEL MONDIALE PILOTI

Dopo 73 gare disputate nel Mondiale Rally, Oti Tanak ha conquistato la prima vittoria in carriera. Sugli sterrati della Sardegna ha messo tutti dietro con la Fiesta Wrc. L'estone è ora al 3° posto nel Mondiale Piloti e inizia ad essere un sorvegliato speciale

SULL'ISOLA SI PENSA AL FUTURO

Sardegna terra promossa

La Sardegna è stata promossa a pieni voti, stavolta più che mai infatti il Rally Italia-Sardegna ha dimostrato di meritare ampiamente il suo posto nel campionato del mondo. Sia per la bellezza della location delle prove speciali e per la loro sicurezza, che per l'ospitalità della gente e per come anche stavolta Alghero, Olbia e tutto il territorio hanno risposto con passione all'evento. Tant'è che il 4 volte campione del mondo Sébastien Ogier ha più volte detto che *«Alghero ospita il più bel parco assistenza dell'intero Mondiale»*. Il feeling sembra poi più che buono in questo momento tra l'Automobil Club d'Italia e la Sardegna. C'è stato infatti ad Alghero anche un importante incontro tra il Presidente dell'Acì ed il nuovo assessore regionale al Turismo Barbara Argiolas, che ha dato la sua disponibilità per un nuovo rinnovo della partnership per continuare ad ospitare la gara nell'isola nei prossimi tre anni. In concreto non è stato chiuso ancora nessun accordo ma stavolta sembra che le cose si stiano indirizzando da subito nel verso giusto. Si è parlato di un accordo triennale con una base di 900.000 euro a stagione, adesso le parti si rivedranno a breve e la trattativa potrebbe anche perfezionarsi in poco tempo. Dal canto suo Oliver Ciesla, boss della Wrc Promoter, ha già confermato la prova tricolore organizzata dall'Automobil Club d'Italia è già inserita nel campionato del mondo 2018 e che *«la Sardegna piace molto ai team e ai piloti e va assolutamente bene come location»*. Insomma, se son rose fioriranno al più presto ...



MARIO STAGNI (ex team manager RalliArt Italia)

«Nel 2010 ho avuto l'opportunità di far correre Tanak nel Pirelli Star Driver. Ott era molto introverso, lo paragonerei a Raikkonen per la poca loquacità, era anche più veloce del suo compagno di squadra Paddon ma estremamente falloso. Ricordo che ci devastò tre macchine e sempre quando era in testa con ampio margine! Aveva come mentore Markko Martin al quale più volte ci siamo rivolti per trovare la maniera di tenerlo a freno. Fisicamente era magrissimo, lo chiamavamo "lampadina" per la sua testa bionda piantata su un fisico allampanato, e avevamo anche iniziato un percorso per rinforzarlo. Al Rally di Finlandia è arrivata la prima sua vittoria che ha dato anche la svolta alla stagione. Vederlo adesso vincere la sua prima gara di Mondiale è per me una grandissima soddisfazione e ancora una volta la conferma della qualità dell'investimento fatto da Pirelli per i giovani! Quella è stata realmente una grandissima iniziativa e i risultati oggi si vedono. Bravissimo Ott e bravo anche Paddon, che ha già conquistato la sua prima vittoria ed è stato in testa per buona parte della gara in Sardegna».

LORENZO BERTELLI (pilota)

«Ott a differenza di quello che molta gente pensa è un tipo alla mano, molto più scherzoso di quanto ci si immagini. Ci siamo frequentati in M-Sport ed è stato con me sempre disponibile e corretto, dà consigli ed è molto pignolo nella messa a punto. Fondamentalmente è il classico pilota nordico che negli anni si è saputo adattare, ed è migliorato molto infatti. Comunque se c'è da tirare fuori un po' di follia è in prima linea per fare scherzi. Ha cambiato navigatore quest'anno, perché recentemente Rigo Molder dopo essere diventato padre ha preferito appendere il casco al chiodo». ●

M-SPORT LEADER NEL MONDIALE COSTRUTTORI

Con la vittoria in Italia M-Sport vola sempre più in alto nel Mondiale Costruttori e con 234 punti sopravanza Hyundai e Toyota che inseguono nell'ordine

Fiesta Wrc ora cala altri joker

SPIEGA L'INGEGNER CARRIERO DI M-SPORT: «NE ABBIAMO USATO SOLO UNO PER IL MOTORE: CI SONO AMPI MARGINI DI CRESCITA»

ACockermouth non sanno ancora per quale motivo la Fiesta di Ogier andasse in Sardegna meno di quella di Tanak, o al momento non vogliono dirlo. L'analisi sulla Fiesta numero 1 sarà comunque approfondita. L'ingegner Massimo Carriero è però sicuro che la Fiesta crescerà ancora. «Anzitutto - ha commentato il 39enne pescarese responsabile tecnico della M-Sport - devo riconoscere che con noi Ogier è sempre stato un vero signore perché non si è mai lamentato, anzi è uno che ci motiva a lavorare sempre più. Decisivo è stato poi il contributo di Sébastien nello sviluppo, perché quando è arrivato provenendo da un altro team ha dato subito un altro approccio di lavoro, diverso dal nostro, dandoci tantissime indicazioni giuste per migliorare. Ed i risultati sono ora sotto gli occhi di tutti. C'è ancora da fare comunque nello sviluppo della Fiesta, che all'inizio era stato curato da Ott Tanak a cui poi si era aggiunto Elfyn Evans. Due piloti che stanno facendo vedere grandi cose in questa stagione». Poi Carriero spiega meglio le mo-

difiche possibili. «Sulla nostra Wrc Plus abbiamo a disposizione 3 joker ogni anno per il motore, mentre per il telaio sono 5 i joker da giocare per il primo anno e 3 per il secondo ed il terzo. Questi ultimi joker riguardano parti importanti della vettura, vale a dire gabbia, scatola sterzo, telai e montanti ruota, serbatoio e poi parti più semplici come ammortizzatori e staffe. Noi al momento ne abbiamo utilizzato solo uno per il motore, quindi abbiamo ancora buoni margini di crescita, che però ovviamente sappiamo già con il tempo si assottiglieranno sempre di più». Infine Carriero fa notare una cosa molto importante, l'importanza dei dettagli. «In un campionato equilibrato come questo, spesso possono essere i dettagli, anche piccoli, a fare la differenza. Dettagli che poi noi abbiamo identificato a fine gara in factory e che ci sono costati due potenziali vittorie. In Corsica con Ogier e poi Argentina con Evans, che non dimentichiamoci alla fine ha perso la gara per soli 7 decimi. Insomma, mai come quest'anno non bisogna lasciare niente al caso». ●



La vostra passione, sempre più in alto.



COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI



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

Quest'anno la Coppa d'Oro delle Dolomiti celebra il suo settantesimo anniversario. Esserci significa essere dentro la storia.

2017

20 | 23 luglio CORTINA D'AMPEZZO



Iscrizioni online: www.coppadorodelledolomiti.it
info@coppadorodelledolomiti.it | infoline: +39 06 32296984



CONCESSIONARIA DI



AUTOMOBILE CLUB
BELLUNO



Automobile Club d'Italia



SPORT





Equilibrio perfetto

208 TOP E 208 RALLY: ECCO UNA PRIMA ANALISI DELLA STAGIONE DAVVERO IMPORTANTE NEL TROFEO PEUGEOT

di Gianni Cogni

Tanti iscritti, tanta incertezza e duelli appassionati: il sogno di tutti gli organizzatori di trofei. In prospettiva con vista sull'ideale: che il nome dei campioni arrivi solo all'ultima gara. E che venga premiato veramente chi ha meritato di più in un campionato che rimane fedele al principio di premiare principalmente il risultato finale dell'intero rally. Anche perché in ballo stavolta c'è persino il posto da pilota ufficiale junior nel team Peugeot Italia 2018. E su questa onda le Peugeot 208 R2B stanno abbattendo un record dopo l'altro sia per quantità che per qualità. Al Rally internazionale del Taro record di 20 di queste vetture al via su 26 (ed anche questo è record) della classe, numero che sale a 31 esemplari schierati nei soli rally in quel weekend e con puntuale vittoria di categoria.

Nel Cir alla corsa al titolo per i giovani partecipano solo piloti al volante delle 'piccole' Peugeot. E neppure al Mille Miglia si è scherzato: 19 Peugeot su 21 vetture iscritte nella categoria.

208 TOP

LA CLASSIFICA: 1. DAMIANO DE TOMMASO E ANDREA MAZZOCCHI 27 PUNTI; 3. LUCA BOTTARELLI 24; 4. TOMMASO CIUFFI 18; 5. TOBIA GHENO, NICOLA MANFREDI E MATTIA VITA 10; 8. RICCARDO PEDERZANI 6.

GARE DA DISPUTARE: SAN MARINO, ROMA CAPITALE, DUE VALLI.

RISULTATI UTILI: 4.

Dopo due gare nel Peugeot Competition 208 Top, legato al Cir Junior, ci sono Damiano De Tommaso e Andrea Mazzocchi a pari punti con Luca Bottarelli, vincitore del rally d'apertura, nella loro scia. Nel Peugeot Competition 208 Rally, associato prevalentemente al Irc Pirelli, Gabriele Cogni è sempre al comando, ma di fatto nei risultati 'pesanti' è esattamente alla pari con Marcello Razzini. Ed a far da ideale "trait d'union" c'è Tommaso Ciuffi, eccellente sullo sterrato dell'Adriatico ed in grande crescita su asfalto.

Peugeot Competition 208 Top

In due rally (più lo scampolo di Targa Florio) quasi tutti gli iscritti alla serie più importante dal punto di vista di premi e prospettiva sono riusciti ad essere almeno una volta i più veloci di tutti in prova speciale. Segno che i giovanotti (il titolo è riservato agli Under 25) offrono valori non tanto diversi fra loro. L'uomo di vertice più costante è stato sinora Andrea Mazzocchi, anche se il piacentino ha sicuramente raccolto meno di quanto avrebbe potuto: a Sanremo è stato al comando per gran parte del rally, ma proprio sulla prova conclusiva è stato scavalcato da Bottarelli che in prospettiva pioggia aveva fatto una scelta di gomme molto più azzeccata della sua. All'Adriatico è dovuto partire con l'handicap di aver dovuto sostituire all'ultimo istante il navigatore. Ed al Targa Florio era al comando, ma la gara è stata interrotta.

Damiano De Tommaso, reduce da due stagioni iridate con Aci Team Italia, non ha avuto una partenza brillante, ma arrivato sulla terra dell'Adriatico si è rifatto conquistando non solo il migliore dei trofeisti, ma di tutti gli Junior. In verità al suo livello si è espresso anche Tommaso Ciuffi, che appena



A sinistra in azione Gabriele Cogni primatista nel Trofeo Peugeot 208 Rally. Damiano De Tommaso, in questa foto assieme ad Andrea Mazzocchi, sono al comando nella sfida riservata alle 208 Top

arrivato nella serie avrebbe persino potuto vincere se non avesse patito una penalità di 10" per una partenza anticipata in prova speciale: i due hanno dato vita ad uno splendido duello in famiglia, correndo entrambi con le vetture di Munaretto. Nicola Manfredi, concittadino di Paolo Andreucci, ha dimostrato le sue doti velocistiche imponendosi nelle speciali iniziali di Sanremo, ma poi una uscita e l'inesperienza dello sterrato lo hanno per ora limitato nel bottino. Lo stesso Tobia Gheno, assente all'Adriatico, ha dimostrato di poter competere per la vittoria, mentre il baby Riccardo Pederzani attende di tornare non appena compiuto l'anno di patente che - a norme del Codice della Strada - gli consentirà di stare al volante anche nei trasferimenti e non solo in prova speciale.

Peugeot Competition 208 Rally

In un contesto che sembra aver riportato un monarca al seguito massiccio degli albori (la memoria fatica a ricordare l'ultima volta che al via di una gara si siano schierati 20 trofeisti in una volta come al Rally del Taro), per assurdo sembra che il successo finale sia già indirizzato verso un duello con al momento pochi possibili terzi incomodi. Gabriele Cogni e Marcello Razzini, in fondo secondo previsione, hanno fatto il vuoto o quasi alle loro spalle. Vittoria del primo a Lirenas con 13" di distacco sul rivale, ordine d'arrivo inverso e 15" di distacco al Taro. Il piacentino - tornato sulle R2 dopo due buone stagioni con S2000 e R5 - è forte delle sue doti che in passato lo hanno già portato a due titoli Peugeot (sempre con le macchine dell'Officina Ceriani) ed a vincere con la vettura la categoria al Sanremo quando era valevole per l'Irc europeo.

Il parmense è molto bravo ed ha una grande dime-

208 RALLY

LA CLASSIFICA:

1. GABRIELE COGNI 71 P.;
2. MARCELLO RAZZINI 59;
3. MARCO LEONARDI 26;
4. MIRCO STRAFFI 24;
5. TOMMASO CIUFFI 21;
6. SIMONE GIORDANO 15;
7. GIACOMO ORTELLI 13;
8. DANILO BARAVALLE 12;
10. MARCO MELINO, IURI VIGILUCCI E MATTIA VITA 10;
12. ROBERTO TUCCI 8;
13. SANDRO SCHENETTI E NICOLA MANFREDI 6;
15. PAOLO AMORISCO 4.

GARE DA DISPUTARE PER TUTTI: CASENTINO, VALTELLINA

PER IL NORD: ALBA, SCHIO, BASSANO

PER IL CENTRO-SUD: SALENTO T1, CALTANISSETTA, TIRRENO, APPENNINO REGGIANO.

RISULTATI UTILI: 4, CON I 2 MIGLIORI DEL IRC CONSIDERATI A COEFF. 2.

sticchezza con l'auto curata dalla Vieffe (la stessa struttura a cui si affida anche Andrea Mazzocchi) con cui corre per il terzo anno consecutivo. Infatti l'anno passato, pur non conoscendole bene, nel paio di gare fatte nel Cir si espresse spesso ai livelli di Testa e Pollara, rispettivamente piloti ufficiali 2016 e 2017 di Peugeot Italia con questa vettura. Mirco Straffi, Marco Leonardi, Giacomo Ortelli e soprattutto Tommaso Ciuffi sono sembrati i potenziali outsider. Ciuffi, che si è iscritto in ritardo ma che ora promette di cimentarsi su entrambi i tavoli - Top e Rally - è molto forte sulla terra e sta rapidamente crescendo sull'asfalto su cui sinora aveva corso pochissimo. Il fiorentino figlio d'arte sta giocando anche nel Volant Peugeot in Francia e sarà pure al via del Rally d'Italia. Dopo di che farà il punto e sceglierà come e dove proseguire la sua intensissima stagione. Interessante anche il ruolo di Beatrice Calvi, che però più che al trofeo punta al titolo femminile della serie per riportare in qualche modo la Peugeot ai tempi vincenti di Pierangela Riva, lombarda come lei. Di certo il prossimo appuntamento dei primi di luglio al Casentino avrà una importanza determinante per tutti quanti.

Bravi e generosi: devoluto il montepremi della Targa

Ha favorevolmente colpito la decisione di Peugeot e Pirelli prima e dei loro trofeisti del Cir poi, di devolvere il montepremi del Targa Florio alla famiglia di Giuseppe Laganà, il commissario di percorso vittima dell'incidente in Sicilia. Peugeot e Pirelli hanno deciso di distribuire equamente il montepremi di gara ai trofeisti, questi a loro volta hanno chiesto di destinarlo alla famiglia, e Peugeot vi ha aggiunto il premio originariamente destinato a chi portava punti costruttori al marchio: in totale 11.000 Euro. ●



Quinta vittoria per Nasser Al Attiyah, nella foto, a Cipro. In basso Magalhaes, finito fuori strada nella sesta prova

DODICESIMO ASSOLUTO L'ITALIANO

Melegari leader Erc2

Sinora più noto per essere l'uomo della Movisport, scuderia fra gli altri di Giandomenico Basso, Zelindo Melegari s'è riscoperto pilota vincente riallacciando nel campionato Europeo. La gara cipriota è stata positiva per il nostro esponente, al via in coppia con Maurizio Barone e nuovo leader nella classifica dell'Erc2, dove ha scavalcato Erdi. Irraggiungibile Christos Demosthenous (quarto assoluto), Melegari s'è concentrato sul confronto con Petros Panteli e con il diretto rivale per la graduatoria europea, Sergey Remenik. Quest'ultimo è presto incappato in una foratura e poi, nel finale della prima tappa, ha sbattuto contro un albero e quindi contro un muretto per problemi ai freni. Melegari ha a quel punto badato solamente a garantirsi il risultato che gli avrebbe permesso di diventare il nuovo leader dell'Erc2. E, già che c'era, ha pure conquistato un più che onorevole 12° posto assoluto.

Al Attiyah mette la quinta

IL PRINCIPE DEL QATAR DOMINA, MENTRE I BIG DELL'EUROPEO FINISCONO FUORI STRADA ED IL MIGLIORE È VON TURN UN TAXIS

Ancora Nasser Al Attiyah al Cyprus Rally: così diventano cinque le vittorie del principe del Qatar in questo anomalo rally dove le prove speciali spesso mescolano tratti in asfalto con altri su sterrato o addirittura sabbiosi. Uno sterrato difficile, insidioso, tanto che i ritiri sono sempre numerosi e anche questa edizione non ha fatto eccezione. Lo stesso Al Attiyah l'ha scampata bella sul finire della prima tappa, quando ha forato due gomme sulla stessa prova. Buon per lui che è riuscito ad arrivare in fondo alla speciale con un ritardo accettabile, soprattutto perché a quel punto i suoi grandi rivali - Gryazin, Magalhaes e Kajetanowicz - erano già fuori causa ed i migliori degli inseguitori in quel momento - Tsouloftas e Thimoteu - erano già a debita distanza... Di fatto, la gara s'è decisa sulla sesta delle otto prove della prima tappa, il secondo passaggio sulla speciale "Giorgio Kyprianou Leftkara". Prova diabolica, già interrotta per un incidente al primo passaggio. Con il primo leader della gara, Nicolai Gryazin, appena uscito di scena per la rottura del radiatore, sulla stessa curva sono usciti in successione tre dei protagoni-

sti della serie continentale: Kajetanowicz, Magalhaes e Bostanci. Il polacco era in scia ad Al-Attiyah e finito fuori strada. Bruno Magalhaes, in difficoltà sin dall'inizio, s'è deconcentrato alla vista dell'incidente di Kajetanowicz ed ha capotato, imitato poi da Bostanci! Gara a quel punto virtualmente conclusa, con Al Attiyah da solo e con il pieno di punti per il campionato mediorientale. E Kajetanowicz a portare a casa i comunque preziosi punti europei della vittoria nella seconda tappa

- favorito dai 5' persi dall'altro rientrante Gryazin per problemi ai freni - mentre Magalhaes e Bostanci restavano a bocca asciutta: troppi i danni alle loro vetture per poter ripartire. Al Attiyah si è anche aggiudicato la ricca (in euro) Golden Stage, che ha vinto per appena 3 decimi di secondo su Kajetanowicz. Abissale, infine, il suo vantaggio nella generale: oltre 6' sulle Mitsubishi di Galatariotis e Polykarpou che si giocati il posto d'onore sino al termine finendo divisi da appena 7". E così alla fine, il migliore dei frequentatori dell'Europeo è stato il tedesco Albert Von Thurn und Taxis, quinto con una Skoda Fabia R5.

Gianni Cogni



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Al Attiyah-Baumel (Ford Fiesta R5); 2. Galatariotis-Ioannou (Mitsubishi Lancer EvoX); 3. Polykarpou-Winter (Mitsubishi Lancer Evo9)

Gino vola con la Fiesta

COPPA ITALIA IL CUNESE PARTE FORTISSIMO E NON È PIÙ RIPRESO DAGLI INSEGUITORI COLOMBI E CANTAMESSA

ALBA - Il Rally di Alba, prima prova della Coppa Italia 1. Zona, ha visto il terzo successo stagionale di Alessandro Gino e Marco Ravera con la Fiesta Wrc della Tamauto.

Dopo aver affrontato con le giuste cautele la prova spettacolo d'apertura il sabato sera, conclusa a 5" da Marco Colombi con la Skoda Fabia R5, Gino ha sferrato un deciso attacco fin dalle prime prove della domenica: quattro vittorie parziali hanno messo subito in chiaro le intenzioni del pilota cuneese che aveva già staccato di 21" Colombi-Rivoir con la Skoda Fabia e di 28" Cantamessa-Bollito con la Hyundai i20.

Nonostante i già pesanti distacchi subiti, il pilota-preparatore bergamasco e il gentleman driver astigiano non hanno alzato bandiera bianca e hanno ancora affilato le armi per cercare una difficile rimonta nell'ultimo giro di prove. Due vittorie parziali per Colombi e una per Cantamessa non hanno cambiato il risultato, con Gino e Ravera saliti sul gradino più alto del podio, applauditi e salutati dai tanti appassionati presenti.

Bella gara anche di Mauro Miele, in coppia con Luca Beltrame, che nel finale ha difeso con i denti la quarta piazza a causa di un problema al cambio della Fiesta Wrc. Inutili gli attacchi di Gagliasso-Beltrame (Fiesta R5), quinti per soli 8" dopo rimonta su Ronzano-Andreis (Fiesta R5). Settimi e primi tra le S2000 Arione-Cullasso (Peugeot 207).

Soddisfatto sulla pedana d'arrivo Gino: «È stato difficile

spiegava il vincitore - controllare la gara. Nelle ultime prove abbiamo cercato di non commettere errori, i nostri avversari non ci hanno regalato niente. Lo scorso anno abbiamo concluso secondi e quest'anno abbiamo sfruttato al meglio la conoscenza delle strade e della vettura che si è rivelata perfetta».

Il Rally di Alba è stato anche il primo appuntamento del progetto "Montepremi organizzatori" che coinvolgerà le altre gare valide per la Coppa Italia 1. Zona - Lanterna, Valli Cuneesi e Rubinetto - con la collaborazione della Michelin. Primo vincitore Simone Giordano con una Peugeot 208 R2b.

Sergio Zaffiro

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Gino-Ravera (Ford Fiesta Wrc); 2. Colombi-Rivoir (Skoda Fabia R5); 3. Canatamessa-Bollito (Hyundai i20)

A RUOTA ALZATA

A fianco, la grinta di Gino e Ravera, lanciati verso il successo ad Alba con la Fiesta Wrc della Tamauto. In alto, la Mini All4 portata al trionfo dal polacco Przygonski nella Baja Pordenone valida per la Coppa Fia Cross Country



Mini prima finalmente

CROSS COUNTRY IL POLACCO PRZYGONSKI CONQUISTA UN SUCCESSO CHE MANCAVA. BORSOI PRIMO ITALIANO

PORDENONE - Prima vittoria Mini nella Coppa del Mondo Cross Country 2017. A Pordenone trionfa il polacco Jakub Przygonski e dopo quattro successi delle Toyota Hilux Overdrive (Northern Forest, Dubai International Baja, Qatar Cross Country Rally e Rally Kazakhstan) e il sigillo isolato di Peugeot (Abu Dhabi Desert Challenge), tocca al team guidato da Sven Quandt andare alla riscossa. Vincendo e piazzando un'altra vettura sul podio con Mohammed Abu-Isa, terzo. Posto d'onore per il céco Miroslav Zapletal che ha corso con un

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Przygonski-Colsoul (Mini All4); 2. Zapletal-Sykora (Ford 150); 3. Abu Issa-Panseri (Mini All4)

Ford 150 in sostituzione del suo Hummer. Gara dura e selettiva secondo tradizione. Sassi, buche e acqua nel menù preparato dal Fuoristrada 4x4 di Mauro Tavella che ha messo a dura prova i 70 veicoli alla via. E Przygonski in testa dall'inizio alla fine. Primo nella super speciale d'apertura e primo dopo i tre passaggi sul settore selettivo Cantina di 91 km, lasciando a Martin Kaczmarek e Aron Domzala (entrambi su Hilux Overdrive) la gloria di uno scratch a testa. Primo, infine, il pilo-

ta della Mini anche nei due ultimi settori, mentre i rivali connazionali cedevano il podio virtuale per guasti e forature. Quarta la Toyota Hilux targata South Racing dello spagnolo Fernando Alvarez e solo quinta la prima Overdrive, quella del danese Jes Munk. Stavolta gli italiani non sono rimasti lontani dal vertice. Iniziando da Eugenio Amos, strepitoso il sabato quando ha piazzato al secondo posto il suo Buggy alle spalle di Przygonski. Poi una

foratura e un principio d'incendio hanno azzerato le ambizioni del varresotto ed è salito in cat-tetra Elvis Borsoi, in grande confidenza con il suo Toyota Toyodell. Intanto, il pluricampione italiano Lorenzo Codè accusava problemi in serie sulla sua Suzuki Grand Vitara. Il duello fra questi due piloti caratterizzerà il tricolore fino all'epilogo ma intanto Borsoi ha marcato un'altra vittoria e con il coefficiente maggiorato dell'Italian Baja mondiale il vantaggio in classifica è ora consistente. Primo dei Side by Side il locale Mauro Vagaggini (Quaddy Yamaha). **Carlo Ragogna**



RICHARDS CAPO MSA

Dopo aver vinto moltissimo nelle corse come navigatore prima e come team manager e costruttore poi, David Richards si dà alla politica (sportiva). Il fondatore della Prodrive è stato infatti appena nominato responsabile della Msa (Motor Sports Association), l'associazione-mito inglese che rappresenta ben 30.000 piloti; 10.000 tra commissari e volontari e 750 club.

LINDHOLM JUNIOR

Emil Lindholm ha vinto il premio riservato alle giovani promesse istituito dalla AKK, la Federazione finlandese. Il 20enne figlio di Sebi Lindholm - nipote di Marcus Gronholm - sarà di conseguenza al via della gara mondiale di casa, nella prova del Mondiale Junior, con una Ford Fiesta R2. Lindholm Jr. sarà al via dello Junior anche in Polonia.

MAIOLI SCRIVE

S'intitola "Poveri ma rally" il libro scritto dall'ex-pilota reggiano Giuliano Maioli. Una piacevole immagine dei rally visti da uno dei suoi protagonisti solo apparentemente "minori", visto che Maioli di gare nazionali ne vinse molte e disputò anche un rally al volante di una Lancia Delta ufficiale come premio per aver vinto Rallygame, il campionato per privati che organizzava Autosprint.

TORNA PANZANI

Si profila una stagione quasi sabbatica per Luca Panzani, che dopo aver vinto il Trofeo Clio Top nel 2016 e aver fatto faville a Montecarlo s'è fatto vedere solo al Ciocco. Ora il giovane toscano è pronto a rientrare e sarà al via del San Marino (14-16 luglio) con una Peugeot 207 S2000 Balbosca gommata Hankook e con Sara Baldacci alle note.

SCHIO A QUOTA 27

Tornato dopo quattro anni di stop nel 2016 in forma di Rally Day, il Rally Città di Schio giunge alla 27esima edizione e cresce al livello di gara Nazionale. La competizione veneta è in programma il 22 e 23 luglio ed è attivo il sito internet: www.rallycittadischio.it



E TOMMI MAKINEN VUOL FARGLI FARE UN TEST SULLA TOYOTA

Rovanpera Wrc in Galles!

È sempre più concreta la possibilità che, come anticipato da As, Kalle Rovanpera s'appresti a debuttare nel Mondiale in occasione del Rally del Galles con una Ford Fiesta Wrc 2016! Il sedicenne finlandese (a sinistra, sopra, dove è con il suo navigatore Riisto Pietilainen, che guida nei trasferimenti delle gare italiane perché lui è minorenn...), ha appena vinto la seconda prova del Campionato Finlandese. E anche Tommi Makinen ha messo gli occhi su Kalle, tanto che a breve potrebbe essere organizzato per il baby figlio d'arte un test sulla Toyota Yaris Wrc.

NON MANCANO I PRETENDENTI AL SUCCESSO NELLA TERZA DEL CIWRC

Tanti contro Albertini al Marca

Terzo atto del CiWrc questa settimana a Valdobbadiene, dove Stefano Albertini si presenta con le vittorie all'Elba e al 1000 Miglia. A cercare di sbarrare il passo al bresciano nel Rally della Marca saranno fra gli altri Marco Signor, Paolo Porro, Simone Miele, Corrado Fontana, Rudy Michelini e

Manuel Sossella. Ruolo da outsider infine per Testa, Pedretti e Sciersere. Venerdì 23 prova spettacolo allo Zadraring. Poi, sabato, tre passaggi su Monte Tomba e Monte Cesen e due sulla pisse Castelli. Infine, dopo 125,64 Km cronometrati, premiazione in Piazza Marconi a Valdobbadiene dalle 18.45.

ERA UN PERSONAGGIO DI SPICCO DEL RALLISMO SICILIANO

Addio a Stagno

Stroncato a soli 57 anni da un male incurabile, Antonio Stagno se n'è andato sabato scorso ed il vuoto lasciato dal pilota palermitano è di quelli enormi. Una carriera lunga e ricca di spunti, illuminata da risultati quali il successo nel Trofeo Uno 1989 o l'unica affermazione assoluta di un'Alfa 75 in un rally (Proserpina 1988), Stagno era stato tra i fondatori della Scuderia Island Motorport. Nonostante la malattia, che lo tormentava da tempo, Antonio non ha mai mollato e ancora nel 2016 ha colto la sua ultima vittoria, nella Cefalù-Gibilmana. Alla famiglia le sentite condoglianze di As.

INCIDENTE MORTALE PER PEPE

Tragedia al Rose'n Bowl

Tragico incidente al Rose'n Bowl, gara valida per il campionato sanmarinese. Nella terza prova, la classica "Le Tane" in programma nella mattina di domenica, l'A112 Abarth condotta da Alessandro Pepe è andata a sbattere contro un muretto e il pilota è rimasto gravemente ferito. Subito trasportato al pronto soccorso dell'ospedale di San Marino, Pepe è purtroppo deceduto poco dopo. Praticamente incolme il navigatore, Alberto Ronci. La gara è stata immediatamente sospesa.

SI OCCUPA DI VARI SETTORI

Capito è tornato in Volkswagen

Dopo la breve e sfortunata parentesi in McLaren, Jost Capito è tornato alla Volkswagen! L'uomo che ha condotto la Vw a vincere otto titoli in quattro stagioni nel Mondiale Rally ricopre ora l'incarico di direttore generale di VW R GmbH, il centro design e performance della casa di Wolfsburg. Capito è inoltre a capo della Volkswagen Zuberhor, dipartimento sviluppo e vendita accessori vetture di serie.

PROGETTO DI CHRIS MELLORS

Riecco la Proton c'è la Iriz R5

Protagonista sino a qualche anno fa con la Satria Neo Super2000, la Proton potrebbe tornare in campo grazie all'iniziativa dell'uomo che l'aveva realizzata, Chris Mellors. Il boss della Elliot Motorsport ha appena realizzato una versione R5 della Proton Iriz (sotto), che monta il 4 cilindri turbo della Mitsubishi Lancer EvoX ridotta a 1.6 litri di cilindrata ed è dotata di trasmissione X-Trac.



F.4, TEST A VALLELUNGA

Dopo oltre un mese di pausa, i team della F.4 tricolore sono tornati in pista la scorsa settimana a Vallelunga per due giornate di test. A fare segnare il miglior crono in assoluto è stato l'attuale leader della classifica Lorenzo Colombo, nel corso della 2ª sessione autore con la vettura del team Bhaitech di 1'34"795. Alle sue spalle i due piloti della della Dr Formula, Petrov (1'34"926) e Festante (1'34"975); quindi, attardato di pochi millesimi, l'altro portacolori della Bhaitech, Leonardo Lorandi. Notovole l'affluenza di squadre, con un totale di 24 monoposto, nell'ottica del terzo round della serie che si disputerà questo weekend proprio sul tracciato romano. Da segnalare anche la presenza del 16enne Christian Cobellini e del ceco Tom Beckhauser, prossimi a debuttare con la Cram dove raggiungeranno l'olandese Leonard Hoogenboom.

PALMISANO CAMBIA

Francesco Palmisano cambia vettura e divisione nella Coppa Italia Turismo. Con la sua Clio S2000 ancora ferma ai box dopo i problemi avuti ad Adria, il barese correrà a Monza con la Peugeot 308 in configurazione Tct della Autostar.

MASTER PROTOTIPI

Sono 15 le biposto attese a Monza, questo week end, per il 4º atto del Master Tricolore Prototipi. A confermare la loro presenza sono stati Francisci, Gtm, Mascolo, Moreschi Motorsport, Palandri, Pave, Progetto Corsa, Rosina, Sci, Speed Motor, Team Italia e Valle.

40 IN SUPER CUP

Sono 40 gli iscritti al terzo appuntamento del Trofeo Super Cup che si svolgerà a Vallelunga il 24 e 25 giugno. Tra le novità c'è l'arrivo di Chiara Felici e Carlo Forte sulla Vw Polo 1.4. Massimo Valentini guiderà una Porsche 997 Cup, mentre Diego Alessi e Lorenzo Luciani esordiranno nella classe Turismo 2 sulla Bmw M3 del team Lg Racing. Atteso con una Polo Gti turbo anche Andrea Marchesani.

PER FREDERIC SAUSSET E BILLY MONGER

Obiettivo Le Mans 2020

Frederic Sausset, il pilota amputato di braccia e gambe che nel 2016 ha partecipato fuori classifica a Le Mans, vuole riprovarci nel 2020. In compagnia di Billy Monger, il 18 pilota inglese, a cui sono state amputate entrambe le gambe causa il suo incidente a Donington in F 4. L'inedita coppia debutterà quest'anno all'Estoril in una gara del campionato DdV al volante di una Ligier- Honda CN. Nello stesso tempo Sausset ha lanciato una Academy per aiutare i disabili ad esordire nelle competizioni. (c.m.m.)



PRIMO PODIO NELLA SERIE FRANCESE

Porsche, Rovera terzo a Le Mans

Primo podio di Alessio Rovera nella Carrera Cup France. Il pilota varesino, quest'anno impegnato con lo Tsunami Rt tanto nel monomarca tricolore che nella serie d'oltralpe, ha concluso terzo nella gara che si è disputata sabato scorso sul circuito di Le Mans, alla vigilia della 24 Ore, preceduto dal vin-

citore Dan Cammish e da Dino Zamparelli. Un risultato di prestigio, anche alla luce del numero dei partecipanti (61 in totale) e del livello generale. Rovera, che era anche l'unico italiano al via, al traguardo ha pagato un distacco dal primo di appena 806 millesimi, facendo segnare il quinto giro più veloce.

IL CIRCUITO PER LA SFIDA DI F.3 SORGERÀ ALL'EUR

E-prix 2018 a Roma

Il prossimo anno la Formula E approderà sulle strade di Roma. Nei giorni scorsi è stato infatti raggiunto un accordo tra il numero uno della serie, Alejandro Agag, ed il presidente Aci, Angelo Sticchi Damiani. La data prevista è quella del 18 aprile, che rientrerebbe nella proposta di calendario che verrà presentata al Consiglio Mondiale della Fia proprio quando questo numero di Autosprint andrà in edicola. La Capitale avrà dunque il suo Gran Premio, dopo avere inseguito per anni il sogno della F.1. Un sogno che in più di un'occasione è andato vicino a diventare realtà, come nel 1984 e, in tempi più recenti, quando sembrava che Maurizio Flammini potesse finalmente riuscire nell'impresa. Il tracciato si snoderà nella zona del quartiere Eur e dovrebbe avere una lunghezza complessiva di 2,5 km, toccando piazza Marconi, viale dell'Agricoltura, via Cristoforo Colombo e le aree adiacenti al Palazzo dei Congressi (dove è presumibile che vengano allestiti i box) e alla "Nuvola" di Massimiliano Fuskas.

COPPA ITALIA

A Monza rientra Capelli

Tante le novità in Coppa Italia nella gara di Monza di questo fine settimana. Una di queste sarà l'arrivo della Martini Motors, che schiererà nel raggruppamento Gt una Porsche 997 Gt3 Cup per l'equipaggio d'eccezione formato da Ivan Capelli e Marco Coldani. Fra le Turismo spicca il ritorno della Duller Motorsport. La squadra austriaca, presenza storica dei campionati Peroni, affiderà una Bmw M3 E46 nella versione 24 Hours Special a Rene Terlep, che andrà così a sfidare gli altri protagonisti della 1ª Divisione.

ENTRY CUP

A Brno due volte Trcek

A Brno, nel terzo round della Entry Cup 2017, Tomas Trcek ha interrotto l'egemonia di Massimo Visani, che aveva al suo attivo una striscia di quattro vittorie su quattro. Lo sloveno, sulla sua pista di casa, si è reso autore di una doppietta al termine di due gare molto combattute. A gioire in ottica campionato è stato però il campano Pietro Casillo, che è salito due volte sul podio, ottenendo un terzo e un secondo posto proprio davanti a Visani. A metà luglio sarà il circuito di Misano ad ospitare il quarto appuntamento della serie.

TRIONFO MERCEDES

Zumstein primi nella 3H Ecc

Adrian e Manuel Zumstein hanno conquistato a Brno il loro secondo successo nella 3 Ore Endurance Champions Cup. Il duo svizzero della Mdc Sports, come era già successo nel precedente round del Mugello, ha preceduto la Bmw Z4 Gt3 del Borusan Otomotiviv divisa da Aytac Biter, Kaan Gurgun e Ibrahim Okyay. Terzo posto per l'altra vettura bavarese del team Ebam-Gedik, con Ahmet Mutlubas, Yagiz Gedik e Ayhan Germirli ad alternarsi al volante. Vittoria in classe Bronze per la seconda Wolf Gb08 della Emotion Motorsport di Antonio Mastroberardino, Massimiliano Clerici e Francesco Malavasi.

Audi Rast in vetta

VINCE GARA-2 E DIVENTA LEADER DELLA SERIE CON L'A5. NELLA PRIMA SFIDA DI RESTA, DI STRATEGIA, TRIONFA CON MERCEDES



BUDAPEST - Se nelle prime 4 corse 2017 Lucas Auer e Jamie Green si erano equamente spartiti le vittorie, compiendo un deciso passo in avanti al vertice della graduatoria generale, le due manche disputate dal Dtm all'Hungaroring hanno seguito un copione diversa che ha ridisegnato le gerarchie. A vincere sono stati Paul di Resta e Renè Rast. Il successo dello scozzese della Mercedes va ricondotto soprattutto ad una vincente strategia di gara, piuttosto che ad una reale supremazia in pista. La vittoria di Renè Rast è invece conseguenza della netta supremazia espressa dalle Audi in terra ungherese. Il 30enne tedesco si è espresso su livelli di eccellenza ed ha ampiamente meritato il successo di tappa, dopo aver siglato la pole in entrambe le sessioni di qualifica. Alle sue spalle ha chiuso il compagno di Marca Mattias Ekstroem, che sul finale ha dimostrato la propria intelligenza non ostacolando la rimonta del vincitore, nettamente il più veloce. I grandi protagonisti delle prime 2 tappe 2017 hanno avuto un fine settimana travagliato. Auer è stato tam-

ponato da Mueller nella prima gara ed ha perso 10" nel cambio gomme della seconda, prima di rientrare definitivamente nella corsia box. Green ha invece subito una squalifica nella 1ª gara a causa del silicone impiegato sullo splitter anteriore della sua Audi A5, mentre nella 2ª frazione ha ritardato il cambio gomme e non è riuscito ad andare oltre la quinta posizione. Il dominio Audi è testimoniato anche dalla graduatoria di campionato, che vede ben tre piloti della Casa di Ingolstadt nelle prime 4 posizioni. Rast grazie al successo ha superato di un punto al vertice Auer, con Green e Ekstroem staccati rispettivamente di 5 ed 8 punti dalla vetta.

Mortara ancora in difficoltà

Il feeling tra la Mercedes e Edoardo Mortara appare ancora tutto da costruire e la permanenza del nostro portacolori nelle posizioni di centro classifica ne è la chiara testimonianza. La 9ª e l'11ª posizione colte nelle due manche non riflettono il suo valore e testimoniano il momento di difficoltà che sta attraversando il pilota italia-

no. Mortara appare a disagio soprattutto con metodo di lavoro all'interno del Team HWA, unica squadra Mercedes che gestisce tutte e sei le vetture della Casa della Stella. Se in Audi la macchina veniva maggiormente adattata alle caratteristiche del pilota, in Mercedes è l'esatto contrario. Mortara, abituato a muoversi da fantasma quando era alle dipendenze di Dieter Gass, si trova ora a vestire una scomoda e stretta maglia di mediano, costretto a convivere con stretti schemi e con un ruolo che sta diventando sempre più da gregario. Le gerarchie all'interno della truppa di Ulli Fritz si stanno infatti delineando in maniera sempre più chiara, con il suo compagno di scuderia Lucas Auer a catalizzare la maggior parte delle attenzioni. Edo, per evitare che le prossime gare si trasformino in un tunnel senza via d'uscita, può soltanto puntare ad accelerare il processo di adattamento ai ritmi Mercedes.

Paul di Resta fa splendere la Stella

In evidente difficoltà in qualifica, la Mercedes contro ogni pronostico ha ritrovato la via del successo nella prima manche grazie ad uno dei suoi big, Paul di Resta, capace di risalire dalla tredicesima posizione sullo schieramento. Alla base del recupero dello scozzese c'è stata una vincente strategia di gara. Paul, che ha deciso di effettuare il cambio gomme nelle primissime fasi di gara, ha beneficiato dall'intervento della safety car che gli ha consentito di raggiungere il gruppo. Quando i piloti che lo precedevano sono rientrati, uno dopo l'altro, nella corsia box per il pit-stop obbligatorio, si è trovato al comando della gara ed è stato bravo nel non farsi più raggiungere. «La mia abilità nel gestire al meglio il degrado degli pneumatici mi consente di poter scegliere tra molteplici strategie - ha spiegato Paul - Penso di aver dimostrato a tutti che il mio potenziale era buono e che la mia posizione in settima fila era dovuta al fatto che alcuni piloti più lenti mi hanno rallentato nel giro veloce. La 13ª piazzola in griglia non mi ha comunque innervosito: anche se ho origini italiane, io non sono affatto superstizioso e non mi sono fatto condizionare».

Alessandro Gargantini



BUDAPEST PER DUE

A sinistra, Mortara che è andato a occupare le posizioni di rincalzo. A destra, Di Resta vincitore in gara-1. In alto Rast, neo capoclassifica, dopo la vittoria messa a segno nella seconda sfida

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Di Resta; 2. Glock; 3. Spengler. Gara-2: 1. Rast; 2. Ekstroem; 3. Martin.

Le classifiche complete saranno riportate sul pross. AS



È passato **Attila**

IDOLO DI CASA, TASSI, NEO 18ENNE, METTE A SEGNO UNA SPLENDIDA DOPPIETTA E DIVENTA NUOVO LEADER DELLA SERIE

BUDAPEST - È nata una stella: Attila Tassi, tre giorni dopo aver compiuto 18 anni, ha fatto onore al nome (...e smentito il cognome), dominando entrambe le gare nell'appuntamento di casa, con ovvio tripudio dei tifosi magiari. Un'altra fiaba 'nazionale', dopo quella di Kajaia in Georgia, ma sono questi i momenti belli da vivere in ogni sport. Per Tassi, figlio di un facoltoso commerciante di liquori, al 2° anno nella categoria, la meritata consacrazione (e pure la leadership provvisoria in campionato) dopo un inizio di stagione travolgente, per i progressi dimostrati, l'impermeabilità a qualsiasi stress e la capacità di superare un botto spaventoso come quello subito a Salisburgo appena una settimana prima.

La fiaba e il baby-eroe hanno un padrino: Norbert Michelisz, idolo nazionale da queste parti, che segue Tassi e, soprattutto, è titolare, con David Bari, del team Mira, varato all'inizio dell'anno, che schiera le Honda Civic di Tassi e Colciago (che qui ha raccolto un 4° e un 5° utilissimi, nonostante una vettura non performantissima). Norbi ha pure corso, «per aiutare il team e senza ambizioni personali» e il suo piano ha funzionato alla perfezione. Dopo aver firmato la pole in scioltezza, si è fatto perfetto scudiero sin dal via di Tassi, partito benissimo, proteggendogli le spalle sino alla bandiera a scacchi e tenendo a bada Vernay (ancora dolorante per l'incidente a Salisburgo), Colciago e Oriola mentre, stavolta, erano costretti a fare da comprimari sia le Alfa Giulietta, sul tracciato più penalizzante della stagione per loro, e Comini, con un'Audi molto zavorrata ("Sembra di guidare un carro armato").

Tassi si è poi ripetuto in gara-2, questa volta senza l'aiuto di nessuno, grazie a un'altra bella partenza, superando dapprima Altoè, altro baby in evidenza, e poi Jens Moller. Il veterano danese ha vissuto anche lui un weekend da incorniciare. Ha centrato, in Q1, la pole per gara-2 con la griglia invertita, salvo poi sbattere violentemente la sua Honda privatissima in Q2. Il sogno sembrava finito ma i suoi meccanici, lavorando tutta la notte, hanno fatto il miracolo. Alla fine, ottiene un podio che sa di trionfo, superato solo da Tassi e da un Oriola in forma smagliante e autore di una bella rimonta. La gara è stata segna-



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Tassi; 2. Michelisz; 3. Vernay. Gara-2: 1. Tassi; 2. Oriola; 3. Moller.

Le classifiche complete saranno riportate sul pros. AS

ta (e neutralizzata) dalla violenta carambola innescata da huff alla terza curva, con Kajaia, Morbidelli e Lloyd ko. Debutto tribolato per la nuva Kia Ce'ed schierata dal Zengo Motorsport per Ferenc Ficza, che ha fatto il primo shake-down nelle qualifiche ma ha completato entrambe le gare.

Alfredo Filippone

GIACOMO È 4° IN GARA-2

Ottavo in gara-1 e 4° in gara-2, Giacomo Altoè, 16 anni, sta prendendo sempre più confidenza con la Golf. Sopra, Tassi profeta in patria



UN ALTRO BABY IN EVIDENZA

Altoè cresce con la Golf

L'altro giovanissimo in evidenza all'Hungaroring è stato Giacomo Altoè, il sedicenne in forza alla West Coast. Con una Golf in crescita di competitività («I test privati fatti ad Adria due settimane fa ci hanno permesso di capire molte cose»), il friulano è giunto ottavo in gara-1, superando con un bel sorpasso il compagno Gianni Morbidelli, in una specie di staffetta generazionale. In gara-2, dove partiva secondo, ha dovuto cedere a Tassi e ha resisitito ad Oriola per quasi tutta la gara, cedendo solo quando le gomme erano allo stremo. Podio sfiorato ma il quarto posto, il miglior risultato del team quest'anno, e la recente vittoria a Zandvoort nel Tcr Benelux, provano che il ragazzo c'è e cresce bene.



All'Hungaroring si sono divisi le vittorie Gunther, Ilott e Eriksson l'unico che finora ha centrato sempre la vittoria nei round finora disputati

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gunther; 2. Hughes; 3. Daruvala. Gara-2: 1. Ilott; 2. Eriksson; 3. Zhou. Gara-3: 1. Eriksson; 2. Ilott; 3. Norris.

Le classifiche complete saranno riportate sul pross. AS

È l'anno dei Fantastici 4

ERIKSSON, GUNTHER, ILOTT E NORRIS CONTINUANO NELLA LORO STAGIONE DI VERTICE. MICK SCHUMACHER CHIUDE 2 VOLTE NONO

BUDAPEST - La lotta per il vertice della Fia F3 è ormai diventata una questione interna tra quelli che ormai nel paddock della categoria sono stati ribattezzati i fantastici 4. Joel Eriksson, Maximilian Gunther, Callum Ilott e Lando Norris sono, infatti, i grandi protagonisti di questa infuocata edizione della serie, costantemente impegnati a contendersi le vittorie di tappa e a passarsi il testimone al vertice della classifica di campionato, dove il team Prema si conferma squadra di riferimento, pur insidiata da vicino dalla Motopark e dal ritrovato Carlin Motorsport. In Ungheria gli alfieri dell'equipe di casa Rosin si sono messi in grande evidenza. Gunther ha colto un importante successo, il 3° consecutivo, nella manche del sabato, mentre Ilott ha ritrovato la vittoria nella 2ª frazione. Nella manche conclusiva Eriksson ha spezzato il predominio della scuderia veneta conquistando un incontrastato successo che lo riporta al vertice della graduatoria di campionato con 5 punti di vantaggio su Gunther.

Il bavarese alla vittoria nella 1ª manche ha abbinato due modeste seste posizioni. Quanto a Eriksson è l'unico a essere salito sul gradino più alto del podio su tutti i circuiti visitati finora dalla categoria. A Budapest, il pilota di Timo Rumpfkeil ha con-

quistato anche un 10° posto ed una piazza d'onore. Buono anche il ruolino di marcia in terra ungherese di Ilott, che oltre alla vittoria ha collezionato un 2° e un 5° posto. Norris, la più bella sorpresa delle prime uscite stagionali, ha invece steccato. Dopo aver faticato in qualifica sul bagnato e aver recuperato fino all'8ª posizione nella 1ª manche, nella 2ª il pilota di Trevor Carlin è rimasto piantato sulla griglia di partenza rimanendo al di fuori della zona punti. Nell'ultima manche, il britannico ancora una volta ha stentato al via ed ha chiuso 3° dopo. Non è riuscito a mettersi in mostra come era accaduto nelle precedenti uscite Mick Schumacher, che ha colto la 9ª piazza nelle prime 2 manche, mentre in nella 3ª non ha preso punti.

Gunther: «Non sono un ragioniere!»

Nell'euro F3 l'uomo del momento è senza dubbio il 19enne tedesco della Prema Maximilian Gunther. Dopo aver iniziato la stagione un po' in sordina, il pilota junior della Mercedes, impegnato per la terza annata consecutiva nella serie cadetta, sembra aver ritrovato lo smalto che lo aveva contraddistinto nel 2016 quando chiuse 2° il campionato alle spalle di Stroll. Grazie alla vittoria ottenuta nella 1ª manche a Budapest il bavarese ha inanellato

il terzo successo di fila, compiendo un importante balzo al vertice della graduatoria generale. «Sin dalle prove, la macchina su questa pista si è rivelata davvero perfetta. Mi ha consentito di siglare la pole sul bagnato e di vincere senza grossi problemi la prima manche. Mi sono concentrato allo start, sono scattato bene ed ho tenuto un buon ritmo che mi ha tenuto al riparo da qualsiasi attacco dei miei rivali - ha raccontato - Su questa pista normalmente vanno in crisi gli pneumatici posteriori. Di conseguenza, non ho spinto oltre il necessario e mi sono limitato nelle fasi centrali e finali della gara a

mantere costante il vantaggio sul gruppo alle mie spalle. Il successo odierno mi ha consentito di ripresentarmi in testa della graduatoria generale e di lottare per il vertice. Ora dovrò mantenere alta la concentrazione e lavorare gara dopo gara senza fare troppi calcoli. Non son fatto per fare il ragioniere!».

Alessandro Gargantini





Lunga vita alle gomme

L'Unicusano Lab contribuisce a sviluppare nuove applicazioni per il riuso dei pneumatici

Il pneumatico per auto è costituito da numerosi materiali (gomma, acciaio, fibre tessili,...), la cui qualità influisce direttamente sulle prestazioni. Il deterioramento dei pneumatici è causato principalmente dall'usura, legata al carico mediamente sopportato, alla pressione, allo stile di guida e frenata e alla qualità delle strade.

Ma uno pneumatico può ritenersi arrivato alla fine del suo "ciclo di vita" anche in conseguenza dell'invecchiamento dei materiali che lo compongono, che nel tempo subiscono modifiche delle proprietà. Per tali ragioni, nonostante sia difficile indicare la durata di utilizzo, i principali produttori consigliano il controllo annuale dei pneumatici, successivamente ai primi cinque anni di vita. Ma una volta sostituiti, che fine fanno? In Italia, secondo le sti-



me di Ecopneus (società consortile per il rintracciamento, la raccolta, il trattamento e la destinazione finale) diventano rifiuti circa 350 mila tonnellate di pneumatici. Alcuni di essi possono essere "riusati": a seconda delle condizioni in cui si trovano, possono essere esportati nei paesi più poveri, riscolti o ricostruiti. Qualora non fosse possibile il riu-

so, esistono diverse applicazioni per il riciclo dei "Pneumatici Fuori Uso" (da qui l'acronimo PFU), che consentono la riduzione degli impatti ambientali legati alla dismissione del prodotto. Tra le diverse applicazioni nelle quali il PFU non subisce trattamenti importanti e viene utilizzato come materia prima, si ricordano le barriere acustiche prodotte con pneumatici tagliati, e i parabordi nei porti. Vi è poi la possibilità di utilizzare il PFU per il recupero energetico: la gomma triturata viene trasformata

in combustibile "green" nei forni per cemento in sostituzione parziale dei combustibili fossili. Oppure, se utilizzata per la produzione di materie prime seconde, il granulato di gomma può essere inserito nella miscela di asfalto, ottenendo manti stradali che smorzano più efficacemente le vibrazioni impartite dagli autoveicoli. Dunque un nuovo prodotto che dalle auto ritorna a essere utile per le auto stesse! Naturalmente ancora molte sono le ricerche in corso che esplorano le proprietà

dei nuovi materiali contenenti gomma da PFU e le possibili applicazioni nel campo dell'ingegneria, e l'Università Niccolò Cusano contribuisce nell'ambito delle proprie attività di ricerca allo sviluppo di nuove possibilità di recupero.

Ferrari un altro blitz

CHEEVER E MALUCELLI IN GARA-1, GAI IN GARA-2: LE 488 DOMINANO DAVANTI ALL'AUDI DI TRELUYER-GHIRELLI

di **Dario Lucchese**

MONZA - Due punti, una doppia linea, poi ancora due punti: quasi un messaggio in codice, che si traduce nella vittoria numero tre e quattro della Ferrari nel Campionato Italiano Gran Turismo. A Imola, a centrare una doppietta con la 488 Gt3 della Black Bull Swiss Racing erano stati Stefano Gai e Mirko Venturi. Quindi, nel secondo round di Misano, si era assistito al monopolio Lamborghini. A Monza la Ferrari è tornata al successo e lo ha fatto in gara-1 con il binomio della Scuderia Baldini 27 formato da Matteo Malucelli, autore nel primo turno cronometrato della sua seconda pole 2017 (con Gai a soli 79 millesimi), e Eddie Cheever. Poi, in gara-2, è arrivata la terza affermazione di Gai, tornato in testa alla classifica.

Per Cheever, già il più veloce nella Q2, si è anche trattato del suo primo successo in Super Gt3 Pro e della sua prima affermazione assoluta nella serie tricolore in cui lo scorso anno, con lo stesso team aveva conquistato (in coppia con Federico Leo) il titolo della classe Gt3. «È andato tutto bene fin dalle prove. In gara-1 Matteo ha fatto un ottimo "stint" e mi ha lasciato il volante mentre era al comando. Da parte mia ho dovuto pensare a portare la macchina al traguardo, senza dovere forzare più di tanto.

Nei primi due appuntamenti il team Black Bull era partito con il vantaggio di conoscere già la vettura; adesso credo di potere dire che ci siamo messi anche noi in carreggiata». Nel commento di Cheever una delle chiavi di lettura di questa prima parte della stagione. Ferrari dunque davanti, ma a Monza è arrivata finalmente anche la prima risposta della Audi, con Vittorio Ghirelli e Benoit Treluyer due volte secondi dopo due weekend assolutamente interlocutori, nonostante in gara-1 una foratura gli sia costata una decina di secondi nei cambi ai box e probabilmente la vittoria. Il francese ha iniziato ottenendo il terzo tempo nella Q1, a dispetto il traffico incontrato nel suo giro buono.

Ancora meglio ha fatto Ghirelli, che ha piazzato la R8 Lms in prima fila per gara-2. Problemi ad una gomma anche per Stefano Gai, che ha concluso decimo e perso punti importanti. Doppio podio ancora per Jaime Melo e Niccolò Schirò, terzi in entrambe le gare con la Ferrari della Easy Race. Sul fronte Lamborghini un quarto posto a testa per Alex Fras-



PRIMA VITTORIA ASSOLUTA NELLA SERIE PER EDDIE

Sopra, Eddie Cheever festeggia la prima vittoria nella categoria artigliata assieme a Matteo Malucelli. Sotto, Gai primatista in gara-2. A lato, l'Audi di Treluyer e Ghirelli. In alto a destra, Desideri che ha colto una vittoria in Super Gt Cup



AL TRAGUARDO

SUPER GT3-GT3 - Gara-1: 1. Malucelli-Cheever. Gara-2: 1. Gai.
SUPER GT CUP-GT CUP - Gara-1: 1. Desideri-Necchi. Gara-2: 1. Lewandowski-Myszkowski.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



sineti-Michele Beretta (Ombra Racing) e Agostini-Zampieri (Antonelli Motorsport), che partivano però con l'handicap tempo per le vittorie di due settimane prima. Va anche ricordato l'ottimo quinto posto in gara-2 di Bar Baruch e Federico Leo con la Petri Corse. Sempre in gara-2 la Audi condotta sapientemente da Ghirelli nel primo "stint" e poi ereditata da Treluyer, ha pagato la penalizzazione di poco superiore ai tre secondi per un'irregolarità ai box. Il francese, al comando dopo le soste, ce l'ha messa tutta per colmare quel gap, ma alla fine non



Super Gt Cup giochi riaperti

MATTEO DESIDERI HA CONQUISTATO IL SECONDO SUCCESSO NELLA SERIE DOVE ORA COMANDANO TUJULA E VAINIO

Giochi riaperti nella Super Gt Cup. Matteo Desideri ha conquistato il suo secondo successo dopo quello di Imola. Antonio D'Amico e Riccardo Cazzaniga, che arrivavano a Monza da leader, hanno centrato un miglior ottavo piazzamento in gara-1 e Tuomas Tujula e Aaro Vainio, con un secondo e un terzo posto, sono balzati in testa alla classifica nel giorno che ha visto debuttare e vincere in gara-2 i polacchi Andrej Lewandowski e Teodor Muszkowski, con il team di Vincenzo Sospiri già protagonisti nel Lamborghini Super Trofeo Europa. Desideri, con la vettura del team Antonelli, al primo via ha mantenuto la seconda posizione di partenza dietro al poleman Vainio.

A completare il suo lavoro è stato l'esperto Piero Necchi, salito al volante nelle soste e autore di un capolavoro

negli ultimi 15 minuti, quando non ha ceduto alla pressione di Tujula, a sua volta tallonato da Alessandro Bonacini, terzo assieme a Davide Durante. D'Amico in gara-2 si è subito fermato per un problema.

Fuori, anche Karol Basz, autore di un ottimo avvio, che ha perso una ruota. Vittoria nella Gt Cup della Porsche di Eugenio Pisani e Walter Palazzo, quest'ultimo in gara-2 protagonista di un incidente con Francesco La Mazza da cui è scaturita l'esclusione dalla classifica di entambi. Tra le Gt4 successo della Ginetta G55 di Luca Magnoni, in testa alla classe Gts, e poi di Nicola Neri (Porsche). Nella Gt3 rientro vincente dei siciliani Michele Merendino e Davide Di Benedetto, che hanno portato due volte al successo la più datata Audi R8 Lms ultra. ●



c'è riuscito per 272 millesimi (complice anche una safety car), chiudendo secondo. Ancora due vittorie nella classe riservata agli equipaggi non Pro, per Stefano Comandini e Alberto Cerqui.

Nonostante la loro Bmw M6 non fosse particolarmente favorita dalle caratteristiche del tracciato brianzolo, per loro è arrivato un quinto e un settimo posto assoluto. Protagonista di tutto il fine settimana, la Mercedes di Stefano Pezzucchi e Luca Pastorelli alla fine ha raccolto poco, chiudendo ottava in gara-1. ●

DOPO MISANO IL FORTE EMILIANO È ASSENTE ANCHE IN BRIANZA

Venturi è ancora forfait

A Monza non è di certo passata inosservata l'assenza di Mirko Venturi. Per il forte pilota emiliano, già costretto a saltare il precedente appuntamento di Misano per motivi di salute, il campionato è ormai praticamente compromesso. Davvero un peccato, perché il campione in carica della Super Gt3 aveva iniziato a Imola con un doppio successo, portando in trionfo in entrambe le gare la Ferrari 488 Gt3 della Black Bull Swiss Racing divisa con il milanese Stefano Gai. Quest'ultimo, anche sul circuito brianzolo è stato dunque costretto a sostenere in equipaggio singolo il doppio stint delle due gare da 50 minuti. Un impegno considerevole, dato il caldo che ha caratterizzato tutto il weekend.

Baldan...ZOSO

IL PILOTA VENETO INFILA UNA SPLENDIDA DOPPIETTA E SI PORTA A SOLE 8 LUNGHEZZE DAL LEADER DELLA SERIE SCALVINI



È stato un week end davvero positivo per Nicola Baldan che nel tempo della velocità ha centrato due vittorie

MONZA - Weekend torrido e non solo per le alte temperature nel 3° round del Tcr Italy. Tanti colpi di scena e un unico dominatore: Nicola Baldan, che sigla la doppietta. Il veneto riduce le distanze in classifica generale dal leader Eric Scalvini e si porta a soli 8 punti dalla vetta. Monza ha salutato anche l'arrivo di un nuovo protagonista del tricolore: Massimiliano Gagliano, che ha conquistato la terza piazza in entrambe le gare, regalando alla Vw Golf i primi podi nella serie.

In gara-1 Scalvini scatta dalla quinta casella, ma al via urta Reicher e verrà penalizzato con un passaggio in pitlane che lo costringerà ad una furiosa rimonta fino alla 5ª posizione, con tanto di giro veloce in gara. Kevin Giacon, invece, sfrutta bene la pole e s'invola al comando, incalzato da Baldan e dal bulgario Plamen Kralev. Alle loro spalle la bagarre vede protagoniste altre due Audi, con il toscano Max Mugelli che riesce ad avere la meglio sull'austriaco Simon Reicher. A 5 giri dalla fine la gomma anteriore sinistra della Opel che è in testa dechappa e Giacon è costretto a parcheggiare alla prima variante. Baldan si ritrova così la vittoria servita su un piatto d'argento, con Kralev che conclude alle sue spalle.

Terzo al traguardo Mugelli, ma una penalità di dieci secondi per un contatto con Reicher lo fa scivolare in sesta piazza e Ga-

gliano eredita il terzo gradino del podio. Solo una Tct al traguardo, con Raimondo Ricci.

In gara-2 Baldan vince ancora, ma questa volta da dominatore. Il veneto della Seat va al comando subito dopo il via e vi rimane fino alla bandiera a scacchi, con Scalvini sempre alle sue spalle. A lungo in terza posizione Kevin Giacon, che però incappa ancora una volta nel dechappamento della gomma in appoggio. La terza posizione passa a Plamen Kralev, ma per poco: a due giri dalla fine è Gagliano con la Golf a scattare davanti al bulgario, dopo essere rimontato dalla settima piazza. Anche qui solo una Tct all'arrivo: la Peugeot 308 di Adriano Bernazzani.

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Baldan; 2. Kralev; 3. Gagliano. Gara-2: 1. 1. Baldan; 2. Scalvini; 3. Gagliano.

Le classifiche complete saranno riportate sul pross. AS

«Se non ci fosse stato il dechappamento di Giacon in gara1 mi sarei probabilmente accontentato - dichiara Baldan - Ma in gara-2 dovevo assolutamente vincere, perché il mio obiettivo era mantenermi davanti a Scalvini. È stato un weekend perfetto anche grazie a Seat Motorsport Italia che mi sta permettendo di avere continuità: finora avevo vinto molti monomarca ma senza ricevere poi alcun sostegno. Lo scorso anno invece ho vinto la Leon Cup e Tarcisio Bernasconi mi ha offerto un supporto ufficiale e mi sta dando una grossa mano. Adesso mi sento un pilota vero». «Rimane l'amaro in bocca per il drive through - dichiara Eric Scalvini - Ritengo che sia

una penalizzazione eccessiva per un contatto in partenza. Come ho detto in direzione gara, non mi sembra di aver fatto una manovra pericolosa. Comunque, nonostante i 30 kg di zavorra siamo riusciti a essere competitivi in gara. Ieri nel giro di uscita non ho scaldato le gomme per arrivare il prima possibile in griglia e risolvere un problema con lo sterzo, per questo nei primi giri ero un po' indietro. In gara2 il secondo posto è stato il massimo che potevo fare. Ora si va al Mugello, che è una delle mie piste preferite, e i 30 kg di zavorra li dovrebbe avere Baldan... vediamo di rifarci!».

Griglia internazionale

Sapore internazionale per il Tcr Italy: il nuovo regolamento agevola infatti la partecipazione di piloti che scelgono il campionato tricolore anche per qualche gara spot. A Monza si sono viste due presenze estere: Plamen Kralev e Simon Reicher. Kralev, bulgario, 44 anni, ha deciso di disputare tutta la serie con l'Audi del Team Kraf. Ha dei trascorsi in Formula e nel Gt e questa è la sua prima stagione dopo cinque anni di stop.

Ha vissuto qualche anno a Laveno, sul Lago Maggiore, quindi parla bene l'italiano, ed è attualmente terzo in campionato. Simon Reicher, invece, ha 17 anni, è austriaco e proviene dalla Clio Cup. Pur non avendo mai visto la pista di Monza prima ha messo a segno due quarti posti.

Fiammetta La Guidara



AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Bellarosa; 2. Belotti; 3. Zanardini. Gara-2: 1. Bellarosa; 2. Belotti; 3. Zanardini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Bellarosa senza spine

SENZA AVVERSARI IVAN INFILA UN'ALTRA DOPPIETTA E SCAVA UN SOLCO PROFONDO TRA SE E I RIVALI NELLA LOTTA PER IL TITOLO

MONZA - A Monza è proseguita la scia di vittorie di Ivan Bellarosa, due volte primo nel terzo appuntamento del Campionato Italiano Sport Prototipi, sulla innovativa Wolf Gb08 Tornado spinta dal motore Peugeot 1.6 turbo. Un weekend, quello brianzolo, che ha consentito pertanto al bresciano di allungare ulteriormente il proprio vantaggio nella classifica della serie tricolore. Se Bellarosa, autore anche della pole, non ha avuto avversari nel raggruppamento riservato alle vetture sovralimentate, a fare bene tra le biposto aspirate è stato Ranieri Randaccio, che ha consolidato la propria leadership tricolore nella CnA andando ad ottenere la vittoria in entrambe le gare monzesi. Ma andando nel dettaglio, in gara-1 a uscire subito di scena è stata la Osella Pa21S-Honda di Francesco Turatello, bloccato addirittura nel giro di formazione per un inconveniente di natura elettrica. Guglielmo Belotti si è invece posizionato secondo assoluto e tra le CnT al volante di una vettura identica a quella del suo compagno di squadra Bellarosa. Il pilota dell'Avon Formula è riuscito a prevalere in quella che è stata la lotta iniziale con la Wolf Gb08 (nella versione

meno recente) guidata da Mirko Zanardini, il quale ha dovuto a sua volta guardarsi dagli attacchi di Randaccio. Quest'ultimo per alcune tornate è rimasto davanti, prima di accontentarsi della quarta posizione mantenuta in seguito fino all'arrivo. Bellarosa dalla pole, senza alcun problema, si è involato al comando anche in gara-2. Il lombardo ha immediatamente costruito un vantaggio non indifferente nei confronti di Zanardini, che scattava dalla prima fila, e di Belotti. Sono stati proprio questi ultimi a rendersi protagonisti di un acceso confronto per la seconda posizione. A spuntarla nel finale è stato proprio Belotti. Nella prima parte di gara ha catalizzato l'attenzione il duello per il secondo posto tra le vetture non turbo tra Papi e Turatello. Proprio quest'ultimo, anche in questa occasione è stato costretto al ritiro per il ripresentarsi del medesimo problema che lo aveva già fermato nella gara del sabato. Da segnalare in questa occasione l'assenza delle Radical del Trofeo Nazionale, che torneranno regolarmente in pista in occasione della prossima tappa in programma sul circuito del Mugello a metà luglio.

Dario Lucchese

IVAN IL TERRIBILE FA 6 SU 6

Tre round disputati e sei vittorie di fila per Ivan Bellarosa che con la Wolf col motore Peugeot 1.6 turbo continua a mettere i rivali alle spalle

DEBUTA IL 17ENNE TOSCANO

Habemus Papi

A Monza ha fatto il suo debutto Cosimo Papi (sotto). Il 17enne pilota fiorentino, lo scorso anno vincitore del titolo della Mitjet Italian Series, è salito sulla Wolf Gb08 motorizzata Honda 2.0 schierata in pista dalla Duell Race. Alla sua seconda stagione in auto, dopo una lunga gavetta nei kart, Papi si è presentato facendo meglio della Norma del più esperto Ranieri Randaccio nel secondo turno di qualifiche, il quale nella prima sessione era stato invece più veloce di soli quattro centesimi. Il toscano è poi riuscito a portare a termine entrambe le gare, centrando due quinti posti. Confermata la sua presenza anche nel prossimo round del Mugello.





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rangoni; 2. Iaquina; 3. Calcagni. Gara-2: 1. Cerqui; 2. Iaquina; 3. Zarpellon.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

Rangoni va a conquistare la vittoria in gara uno e sul podio festeggia assieme a Iaquina e Calcagni giunti nell'ordine alle sue spalle

Rangoni va a segno

LUCA METTE TUTTI DIETRO IN GARA-1, MENTRE LA SECONDA SFIDA VA A CERQUI "TRASPARENTE" AI FINI DEL CAMPIONATO

MONZA - Dopo le prime sei gare della stagione, Gianluca Calcagni e Filippo Maria Zanin continuano a guidare la classifica del Mini Challenge, che a Monza è giunto appunto al suo terzo round della stagione. Anche se sul circuito brianzolo l'equipaggio de L'Automobile by Progetto E20 ha dovuto registrare il primo ritiro di quest'anno, con l'uscita di pista di Zanin in gara-2 in seguito ad un contatto. Ad andare a segno sono stati invece, nell'ordine Luca Rangoni e Alberto Cerqui, quest'ultimo trasparente ai fini della classifica.

Chi ha ben cominciato è stato proprio Rangoni, per la terza volta di fila il più veloce nelle qualifiche con la vettura della Turbosport & Autoclub by Ac Racing Technology e poi subito protagonista in gara-1, quando ha tenuto dietro al "pronti via" un agguerrito Simone Iaquina e Calcagni. Un formidabile terzetto, che ha mantenuto le posizioni iniziali fino al traguardo. Per Rangoni si è inoltre trattato della seconda vittoria consecutiva.

A regalarlo spettacolo nei primi giri è stato

Andrea Nember, prima autore di un dritto alla Roggia e poi di un funambolico recupero della sua vettura dopo un "traverso" alla seconda curva di Lesmo che gli è costato il quinto posto. Protagonista anche in questa circostanza Cerqui, sulla vettura Vip (contemporaneamente impegnato nello stesso weekend nel Campionato Italiano Gran Turismo), terzo in qualifica e poi quarto in gara-1. Poca fortuna per l'unica "lady" Rachele Somaschini, sabato costretta ai box dopo un'escursione per prati per un problema alla ruota anteriore sinistra.

In gara-2 a fare il passo è stato Cerqui. Dietro di lui, Alessio Alcidi e ancora Iaquina, autore di un'ottima partenza che gli ha fruttato due posizioni. Quindi Filippo Zanin ed il poleman Luca Gori. Un trenino subito "congelato" dall'intervento della safety car per l'incidente corso ad Alberto Cioffi alla variante Ascari. Poi la ripartenza e ancora una safety car, sempre per un'uscita di pista all'Ascari che questa volta ha visto protagonista Maurizio Losi, compagno di squadra di Rangoni. A

18 AUTO SCHIERATE AL VIA

Numeri costanti

Numeri costanti nel Mini Challenge, che anche a Monza (come nei due precedenti appuntamenti di Imola e Misano) ha fatto registrare uno schieramento di 18 vetture. A Magione, nel quarto round del calendario che si disputerà alla fine di luglio, dovrebbero tuttavia esserci un paio di nuovi arrivi, oltre al solito "guest driver" di turno. Sul circuito brianzolo a salire sulla vettura di Mini Italia messa a disposizione di un pilota Vip, ereditando idealmente il volante da Alex Caffi e Alex De Angelis, protagonisti nei primi due round, è stato Alberto Cerqui. Il bresciano, terzo in qualifica, ha dominato gara-2 dopo avere ottenuto un quarto posto il sabato.

tre minuti dal termine il nuovo re-start che ha dato via a una volata finale tra i primi cinque.

Quindi l'uscita di Zanin alla Parabolica, toccato da Alcidi (poi penalizzato di dieci secondi), e ancora una neutralizzazione e la bandiera rossa che ha sancito definitivamente il primo posto di Cerqui e la vittoria virtuale di Iaquina, con Tobia Zarpellon subito dietro seguito da Gori, Massimo Zonin e la Somaschini, che si è così presa una rivincita.

Dario Lucchese

La sentenza di **Giudice**

TRA I PILOTI A CLAUDIO BISSA IL SUCCESSO DI MISANO E NELLA GARA DI CASA RAFFORZA LA SUA LEADERSHIP IN CLASSIFICA

MONZA - Claudio Giudice bisssa il successo di Misano e allunga nella classifica riservata i Piloti A. Il lombardo è stato profeta in patria, andando a segno a Monza nella seconda gara del terzo appuntamento della Mitjet Italian Series. Ma sul circuito brianzolo a confermarsi tra i protagonisti è stato anche Leonardo Solla. Pole e vittoria in gara-1 per il romano, al suo rientro con la Scuderia Costa Ovest, nonostante un calo di motore nelle tornate conclusive abbia ridotto il suo vantaggio nei confronti di Luca Segù, con un'inezia (appena tre millesimi di secondo) a separare i due al traguardo. Ma nella stessa circostanza a mettersi in luce sono stati anche lo stesso Giudice, autore di un ottimo avvio dalla seconda fila che lo ha portato subito ad accodarsi al battistrada, e Luciano Gioia, con quest'ultimo a sua volta abile a risalire ben quattro posizioni, insediandosi terzo. Poi qualche problema di tenuta ha fatto progressivamente retrocedere Giudice, mentre Segù si è portato secondo, rimanendoci fino all'arrivo. A guadagnare la terza posizione è stato invece Francesco Malvestiti, in rimonta dal fondo. Gioia ha concluso quarto e alle sue spalle si è confermato in ottima forma Giacomo Riva. Andrea Fattori partendo in pole in gara-2 per l'inversione della griglia,

si è portato al comando, seguito da Riva e Francesco Massimo De Luca, con quest'ultimo che si è ripreso poi la seconda posizione. Quindi a balzare in testa è stato ancora Solla, seguito da Giudice, Fattori e De Luca, il quale è stato costretto a saltare su un cordolo dopo un contatto proprio con Riva (penalizzato poi di 10") mentre lottava per il terzo posto ed è scivolato dietro. A fare il passo sono stati in quest'ordine Giudice, Solla, Malvestiti e Segù, che hanno staccato il resto del gruppo. Poi Segù è passato secondo e Gioia è risalito quarto. Tra i Piloti B, dominio di Davide Di Benedetto nella prima gara, resa più avvincente da una safety car che ha ricompattato il gruppo, con Riccardo Romagnoli secondo nelle prime battute, prima di cedere la posizione a Lorenzo Marcucci. Bene Michele Malucelli, quarto davanti a un ottimo Federico Scionti, al suo rientro dopo un anno di "stop".

AL TRAGUARDO PILOTI A

Gara-1: 1. Solla; 2. Segù; 3. Malvestiti. Gara-2: 1. Giudice; 2. Segù; 3. Solla.

PILOTI B

Gara-1: 1. Di Benedetto; 2. Marcucci; 3. Romagnoli. Gara-2: 1. Marcucci; 2. Di Benedetto; 3. Segù.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

In gara-2 Di Benedetto ha preso il comando e ci è rimasto fino agli ultimi giri. Poi il botta e risposta con Marcucci, che alla fine ha avuto la meglio per tre centesimi, centrando il suo quarto successo e avvicinandosi in campionato a Di Benedetto. Quarto Malucelli, solo alla fine passato da un Segù ancora in evidenza.

In gara-2 Di Benedetto ha preso il comando e ci è rimasto fino agli ultimi giri. Poi il botta e risposta con Marcucci, che alla fine ha avuto la meglio per tre centesimi, centrando il suo quarto successo e avvicinandosi in campionato a Di Benedetto. Quarto Malucelli, solo alla fine passato da un Segù ancora in evidenza.

Dario Lucchese



HA VINTO ANCHE NEL GT ITALIA

Benedetto diviso per 2

Duplice impegno a Monza per Davide Di Benedetto (sopra), che al suo rientro nel Campionato Italiano Gran Turismo ha conquistato la vittoria nella classe Gt3 al volante della Audi che ha diviso con Michele Merendino. "Bis" del pilota siciliano nella Mitjet Italian Series, in cui ha ottenuto in gara-1, con i colori del team Costa Ovest, il secondo successo consecutivo tra i Piloti B (facendo anche registrare il giro più veloce), dopo quello messo a segno a Misano. Di Benedetto, secondo in gara-2, mantiene la prima posizione nella classifica, ma il gioco degli scarti per il momento è favorevole a Lorenzo Marcucci.

SEGU' DUE VOLTE SECONDO

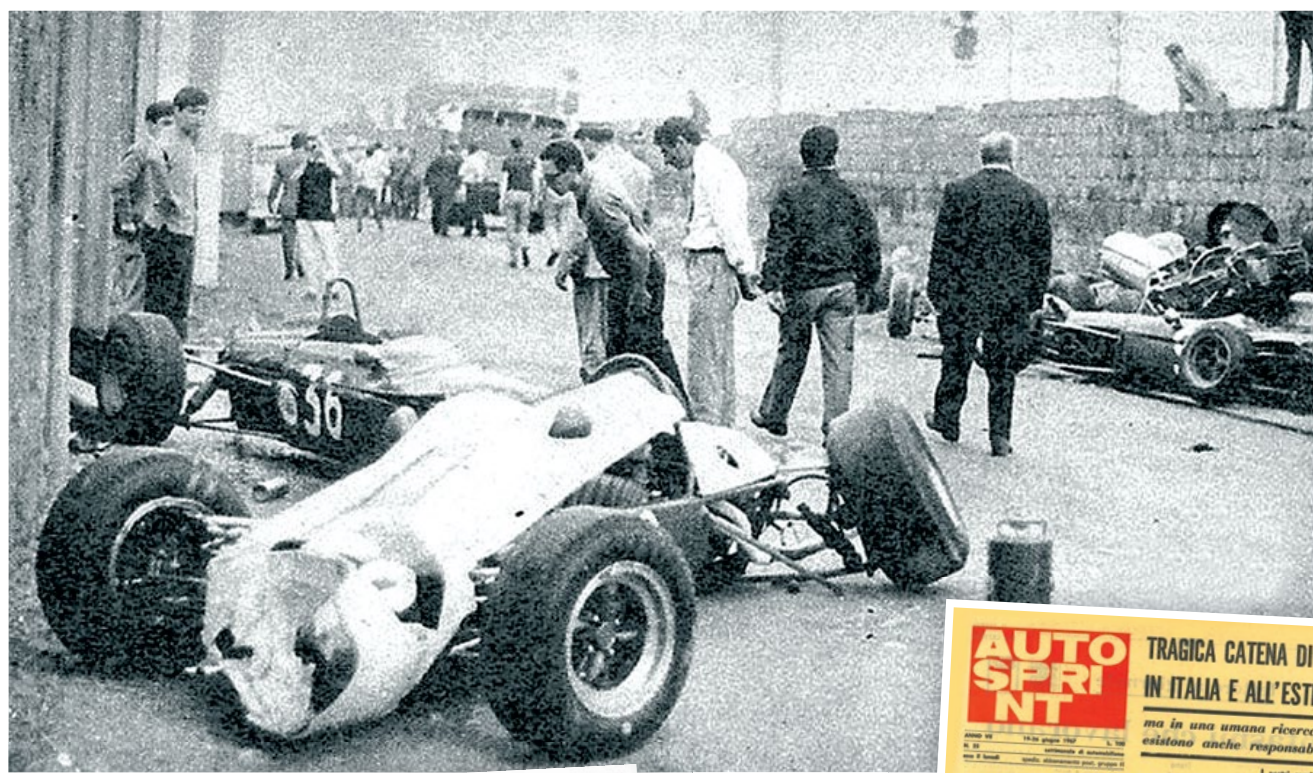
Sotto, Riva precede Segù che per due volte ha chiuso al secondo posto tra i Piloti A. A sinistra, Claudio Giudice vincitore in gara-2



Caserta

50 anni dopo

ERA IL 18 GIUGNO 1967. IN F3 SULLA PISTA RICAVATA TRA LE STRADE DELLA CITTÀ CAMPANA SI SCATENÒ L'INFERNO. PERSERO LA VITA 3 PILOTI: "GEKI" RUSSO, FEHR E "TIGER". 11 MONOPOSTO DISTRUTTE, 4 GIRI NEL CAOS PRIMA DI BLOCCARE LA CORSA. IL RICORDO DI QUEL GIORNO TERRIBILE. LE TESTIMONIANZE



AUTO SPINT TRAGICA CATENA DI INCIDENTI IN ITALIA E ALL'ESTERO
 ma in una umana ricerca delle cause esistono anche responsabilità precise
 I nostri servizi alle pagine interne

DOMENICA NERA

CRESCONO AD OGNI GRAN PREMIO F.1 I PILOTI ASPIRANTI AL TITOLO MONDIALE

RIVINCITA dei «12 cilindri» nel Belgio:

GURNEY bis di Le Mans

È morto **GEKI**
 Il vincitore di 1967 torna al gran premio di Caserta il 18 giugno. Il suo è il primo giro del 67 del Gran Premio

INCIDENTI IN SALITA
 Una gara scivolata a valle è la causa di un incidente mortale. Quali responsabilità, come individuarle?

MIKE PARKES ferito a SPA
 Una gara di F1 su un circuito di gran premio è stata bloccata da un incidente mortale.

Il retroscena di LE MANS

LA PRESSIONE DEL PUBBLICO LA PRESSIONE DEL PUBBLICO

Avrete visto (leggendo il «DIARIO») gli ottimi della tragica curvatura di F.3

Il film nero di CASERTA
 adesso vi documentiamo con queste ricostruzioni visive l'incidente e l'esteso

DOPO IL DRAMMA NIENTE TITOLO DI F3
 Sulla pista molto improvvisata di Caserta perse la vita Giacomo Russo, in alto, primo campione italiano di F3 nel 1964. Furono tre le vittime: oltre al pilota milanese persero la vita anche lo svizzero Fehr e "Tiger". Dopo quel dramma il titolo di F3 nel 1967 non fu assegnato

di Enrico Rosi Cappellani

Nell'albo d'oro delle 59 edizioni del tricolore di F.3 (1964-2012), c'è una sola casella vuota ed è accanto al 1967. Ma più che vuota, è una casella nera. È l'anno della tragedia sul circuito cittadino di Caserta: in F.3 persero la vita 3 piloti. 50 anni dopo torniamo a quei giorni e a quei fatti soffermandoci in particolare sul driver più famoso tra quelli scomparsi: Giacomo Russo, "Geki" nelle corse, il primo campione italiano di F.3, nel 1964. Milanese, classe 1937, prima della F.3 era risultato imbattibile in F.Junior, dominandola per 3 stagioni di fila. Poi era divenuto pilota ufficiale Alfa Romeo, in salita ed in pista, passando dalla Targa Florio a Le Mans. A metà degli Anni '60 Geki era un astro nascente dell'automobilismo, inevitabilmente attratto anche dalla F.1. Che lo vide anche protagonista in 3 Gp titolati. Tutti disputati sulla pista di casa, a Monza, visto che allora si potevano effettuare apparizioni spot. Nel 1964 con una Brabham fallì la qualifica, ma l'anno dopo con una Lotus prese il via, anche se si ritirò per un guaio meccanico. Nel '66 la più grossa soddisfazione e di nuovo con la Lotus: è 9° nella corsa vinta da Scarfiotti. Ma Russo non aveva dimenticato il suo grande amore, la F.3, cui partecipava regolarmente anche dopo il titolo del 1964. Era il 18 giugno 1967 e si disputava la XVII edizione della "Coppa d'oro Pasquale Amato", riservata alla F.3. Una carambola a partire dal 7° giro bloccò una monoposto dopo l'altra dietro una curva cieca, nella zona della stazione. Lo svizzero Beat Fehr, coinvolto nell'incidente ed in assenza di segnalazioni, scese dalla macchina e tornò indietro per avvisare gli altri piloti che la pista era ostruita. Sopraggiunse la Matra MS5 di Russo, che impattò sui rottami, volando fuori contro un muro. Geki, sbalzato dall'abitacolo, morì sul colpo. Ma non era purtroppo finita. Nell'incidente prima rimase falciato il coraggioso Fehr, poi restò coinvolta anche la De Sanctis di Giuseppe Romano Perdomi, detto "Tiger". Il pilota rimase incastrato nell'abitacolo. Estratto a fatica, cessò di vivere dopo qualche giorno. In pochi attimi si consumò uno dei drammi più gravi del nostro automobilismo. Nessuno riprese quella corsa ed il titolo 1967 di F.3, in segno di lutto, non venne assegnato. Il Tribunale di Caserta, 4 anni dopo, archiviò il procedimento penale addebitando l'incidente alla foga eccessiva dei piloti. Fu a seguito di Caserta che le corse di velocità su strada in Italia vennero di fatto in breve abolite.

Il circuito cittadino di Caserta

A Caserta si iniziò a correre nel 1928 su un tracciato di oltre 20 km. Il circuito cittadino più recente fu usato dal '53 al '67, ricavato tra il Palazzo Reale e l'Autostrada A1. Un triangolo di 4.550 metri, da percorrersi in senso orario in circa 1'40", con 3 curve lente da 1ª marcia ed altrettanti rettilinei velocissimi. Quello dei box, l'attuale Viale Carlo III di Borbone, misurava 1200 metri. Dopo la curva 1 si percorreva il dritto più lungo (1700 metri) sulla Provinciale Ponteselice. Superata la curva 2, iniziava il terzo rettilineo di 1600 metri. Fu proprio in fondo a questo, nei pressi della stazione ferroviaria, che



CASERTA 50 ANNI DOPO

avvenne l'incidente del '67. All'epoca c'era un imbuto assolutamente cieco, dopo una discesa, in cui si arrivava in 4ª a oltre 180 km/h. A sinistra il muro della Ferrovia, a destra quello di una sottostazione Enel. C'era anche lo spigolo di una casa, protetto da una balla di paglia, e tanti pali della luce. Insomma un'insidia terribile, anche perché l'unico commissario di zona (come gli altri reclutato tra gli appassionati qualche giorno prima) si era defilato: troppo pericoloso stare lì, spalle al muro, sfiorato ad ogni giro dalle auto.

Quattro giri per fermare la corsa

Quel giorno in Campania c'erano piloti del calibro di Clay Regazzoni ed Ernesto Brambilla. "Tino" aveva vinto la 2ª batteria, lo svizzero Moser si era imposto nella 1ª, davanti a Geki (leader del campionato). Al 7º giro della finale Brambilla comanda davanti a Maglione e Geki. Nelle retrovie, prima dell'imbuto maledetto, si innesca un incidente: si toccano la Brabham di Saltari e Fehr e su queste sopraggiunge la Lotus di Foresti, che rimane in pista contro il muro della ferrovia. Al giro dopo Brambilla, Maglione, Geki, Manfredini e Regazzoni transitano di nuovo: lo svizzero Dubler esce sul prato. Al 9º giro c'è il dramma. La pista è sporca d'olio e Fehr a piedi retrocede coraggiosamente per segnalare il pericolo. Transitano Brambilla e Maglione: subito dopo Fehr viene travolto. Secondo la versione ufficiale dalla vettura di Russo, forse toccato a sua volta da un altro. Secondo una diversa ricostruzione, da un successivo gruppo di auto. Sull'esatta dinamica dell'incidente grava un velo di mistero, mai dissipatosi. Lo svizzero, falciato, non arriva vivo all'ospedale. E miglior sorte non tocca a Geki, la cui Matra decolla, si schianta contro un muro, si spezza in due e prende fuoco. Il pilota giace riverso al suolo, non c'è nulla da fare. Nei rottami incappa anche "Tiger", che vola in alto, ricade e rimane per mezz'ora intrappolato nella sua De Sanctis. Riporta danni gravissimi alle gambe: sarà in seguito la terza vittima. Si continua a correre nonostante tutto nel fumo e nella polvere sino al 10º giro, quando anche il leader Brambilla e Maglione sono bloccati da relitti e detriti. Con loro è completo il mucchio di 7 vetture distrutte, che ostruisce la strettoia cieca. La carambola che coinvolge il maggior numero di monoposto avviene qualche decina di metri dopo le auto di Geki e Fehr, già ferme da qualche giro fuori della sede stradale. Solo allora esce un fazzoletto, agitato a mo' di bandiera rossa. La scena è allucinante: diradatosi il denso fumo, sulla pista cosparsa di acqua ed olio, oltre ai morti, si contano 7 feriti ed almeno 11 monoposto distrutte. La gravità dell'incidente non fu subito compresa. I primi ad attivarsi furono gli stessi piloti, con Natili che a piedi raggiunse i box per invocare soccorso. Alcuni soldati chiamarono l'ambulanza usando un telefono pubblico, perdendo tempo perché non avevano il gettone. I vigili del fuoco arrivarono dopo 20 minuti, ma con strumenti inadeguati. Furono i meccanici, portando gli attrezzi dai box, ad estrarre i piloti intrappolati. A Regazzoni che cercava di spegnere le fiamme, fu portata una bottiglia d'acqua! Alle 23 ancora si lavorava per ripulire il tracciato. Beat Fehr



**PER "GEKI" ANCHE
TRE GP DI FORMULA UNO**
Oltre a correre in F3, "Geki", sopra con Hill, corse anche tre Gp di F1 a Monza. All'epoca era uno dei piloti più in vista nel panorama corsaiolo italiano



aveva solo 23 anni ed alla memoria, per quel nobile quanto inutile gesto, ricevette un encomio solenne del Comitato Internazionale del Fairplay Sportivo. "Tiger", estratto cosciente dalla vettura, morì dopo una settimana per le gravi lesioni e fratture riportate. E pensare che solo un paio di mesi prima la Csai aveva disposto l'obbligo di un corso di formazione per i commissari di gara. Regola non applicata a Caserta, dove gli organizzatori si giustificarono non essendo stato ancora pubblicato il provvedimento sul bollettino ufficiale.

Tante le testimonianze

Antonio Maglione in quella gara occupò sino all'ultimo la 2ª posizione dietro Brambilla. Racconta: «Sino al 10º giro Tino ed io non avemmo la sensazione che fosse successo qualcosa di tanto grave. C'erano un paio di macchine fuori dal tracciato, ma all'epoca era normale proseguire. Poi, dietro quella curva cieca, trovammo l'inferno e ci fermammo tutti. Sembra inspiegabile che prima, per 2 volte, fossimo passati agevolmente, ma la strada era sostanzialmente sgombra. Certo avevamo visto l'incidente, ma non c'erano segnalazioni o motivi particolari



TIGER INTRAPPOLATO

A destra, Romano Perdomi "Tiger" intrappolato nella sua vettura: morirà successivamente in ospedale. I soccorsi non furono subito immediati e si operò in una situazione di caos totale



tocciati. Geki? In pista era veloce, quanto corretto. Aveva grande senso tattico, essenziale in gare che duravano tanto. Emergeva alla distanza, senza rischiare troppo all'inizio». **Claudio Francisci** a Caserta fece solo da spettatore. Ricorda: «Ad Imola mi ero fatto male ad un braccio ed avevo appena tolto il gesso. Ero tra il pubblico, ma distante dalla zona dell'incidente, dove in seguito non volli andare. Alla base della disgrazia ci furono gravi carenze in materia di sicurezza. Quei pochi improvvisati commissari scapparono dalla paura. A ciò si aggiunse la foga eccessiva di alcuni piloti, che continuarono nonostante tutto. Fu giusto smettere di correre su strada: troppo pericoloso, come tuttora in qualche gara in salita».

per fermarsi. Così siamo entrati per l'ultima volta in quell'imbutto cieco a quasi 200 all'ora: ed è successo di tutto. All'epoca correvamo ignorando che lo avremmo potuto fare in modo più sicuro: per noi era normale prendere tanti rischi, a cominciare dal serbatoio della benzina messo sopra le gambe. Geki era veramente "tosto", come pilota e come uomo. Ormai correva per mestiere. Dati i ricchi premi credo che proseguisse in F.3 solo per una questione economica. Senza quell'incidente sarebbe approdato a tempo pieno in F.1». **Cristiano Del Balzo**, agli esordi, prese il via in quella corsa. Ma l'ex direttore della Scuola Federale Csai si fermò 2 giri prima del disastro: «Ruppi il cambio e mi fermi dopo i box. Poi verso la stazione si levò del fumo. Per quello che so, Geki vide all'ultimo Fehr, alzò il piede, ma venne tamponato e lo travolse, prima di schiantarsi a sua volta. Poi sopraggiunse il gruppetto. "Tiger" volò su tutti sbattendo contro il primo piano di un casa, prima di ripiombare giù. Il circuito era molto pericoloso con una media di circa 164 kmh e 3 curve da 1^a: nei rettilinei si volava. I soccorritori per evitare incendi, abbandonate le seghe elettriche, usarono le cesoie per aprire i telai accar-

CASERTA CAMBIÒ IL VOLTO DELLE GARE SU STRADA

Sotto, Giacomo Russo con la moglie Barbara. Sopra, ancora immagini di una tragedia che cambiò il corso delle gare su strada in Italia



Il profilo di Geki, primo campione italiano di F.3

Giacomo Russo era nato a Milano il 23 ottobre 1937. Figlio di un ristoratore, benestante, iniziò a correre nel '59 senza a dirlo a casa. Ecco l'origine dello pseudonimo "Geki". Guidava una Stanguellini in F.Junior e si piazzò sesto al debutto. La prima vittoria, stessa categoria, risale al '60. Nel 1961 il primo titolo in F.Junior. Inizia nel '63 la collaborazione con Gino De Sanctis, che quell'anno frutta un altro successo nella Junior. Nel 1964 debutta la F.3 italiana: domina il primo campionato tricolore con una De Sanctis-Ford della Scuderia Sorocaima. Nel '65 ancora F.3 per Russo: il titolo va a De Adamich, ma il nostro vince più volte con una BWA ed una Wainer. Diventa pilota Alfa Romeo e corre alla Targa Florio, a Le Mans ed in salita, con la T22 e la T33. Dopo un 1966 avaro di soddisfazioni il '67 si presenta bene. Dall'Alfa riceve incarico di gareggiare nell'Europeo Turismo e nel Mondiale Marche, ma decide di partecipare ancora alla F.3 tricolore. Inizia la stagione a Monza con una De Sanctis, per passare dopo Imola alla Matra MS5, che sarà l'ultima sua monoposto. Russo vanta anche 4 presenze in F.1, la prima nel Gp del Mediterraneo, le altre al Gp d'Italia. ●

Le classifiche

VELOCITÀ

WEC

24 Ore di Le Mans

Resoconto della gara a pag. 38

Le Mans (Fra), 17-18 giugno 2017

Assoluta: 1. Bamber-Bernhard-Hartley (Porsche 919) 24.01'14"075 alla media di 208,231 km/h; 2. Jarvis-Tung-Laurent (Oreca 07-Gibson) a 1 giro; 3. Piquet Jr-Hansson-Bèche (Oreca 07-Gibson) a 4 giri; 4. Cheng-Gommendy-Brundle (Oreca 07-Gibson) a 4 giri; 5. Panciatici-Ragues-Negrão (Alpine A470-Gibson) a 5 giri; 6. Owen-De Sadeleer-Albuquerque (Ligier JSP217-Gibson) a 6 giri; 7. Allen-Matelli-Bradley (Oreca 07-Gibson) a 7 giri; 8. Vergne-Graves-Hirschi (Oreca 07-Gibson) a 7 giri; 9. Davidson-Nakajima-Buemi (Toyota TS050) a 9 giri; 10. Lacorte-Sernaggiotto-Belicchi (Dallara P217-Gibson) a 14 giri; 11. Dumas-Menezes-Rao (Alpine A470-Gibson) a 16 giri; 12. Moore-Hanson-Chandhok (Ligier JSP217-Gibson) a 16 giri; 13. Lafargue-Lafargue-Zollinger (Ligier JSP217-Gibson) a 23 giri; 14. Lammers-Van Eerd-Barrichello (Dallara P217-Gibson) a 23 giri; 15. Hedman-Hanley-Rosenqvist (Oreca 07-Gibson) a 23 giri; 16. Nicolet-Nicolet-Maris (Ligier JSP217-Gibson) a 26 giri; 17. Sena-Prost-Canal (Oreca 07-Gibson) a 27 giri; 18. Turner-Adam-Serra (Aston Martin Vantage) a 27 giri; 19. Priaulx-Tincknell-Derani (Ford GT) a 27 giri; 20. Magnussen-Garcia-Taylor (Chevrolet Corvette C7R) a 27 giri; 21. Lietz-Makowiecki-Pilet (Porsche 911 RSR) a 28 giri; 22. Rigon-Bird-Molina (Ferrari 488 GTE) a 28 giri; 23. Hand-Müller-Kanaan (Ford GT) a 28 giri; 24. Briscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) a 29 giri; 25. Gavin-Milner-Fässler (Chevrolet Corvette C7R) a 31 giri; 26. Thim-Sørensen-Stanaway (Aston Martin Vantage) a 32 giri; 27. Smith-Stevens-Vanthoor (Ferrari 488 GTE) a 33 giri; 28. Cameron-Scott-Cioci (Ferrari 488 GTE) a 34 giri; 29. Mücke-Pla-Johnson (Ford GT) a 34 giri; 30. Macneil-Sweeder-Bell (Ferrari 488 GTE) a 35 giri; 31. Howard-Gunn-Bryant (Aston Martin Vantage) a 35 giri; 32. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488 GTE) a 35 giri; 33. Ried-Cairoli-Dienst (Porsche 911 RSR 911) a 35 giri; 34. Paterson-Memury-Capillaire (Ligier JSP217-Gibson) a 36 giri; 35. Yoluc-Hankey-Bell (Aston Martin Vantage) a 36 giri; 36. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 36 giri; 37. Long-Al Faisal-Hedlund (Porsche 911 RSR 911) a 36 giri; 38. Aleshin-Sirotkin-Shaitar (Dallara P217-Gibson) a 37 giri; 39. Wainwright-Barker-Foster (Porsche 911) a 37 giri; 40. Rojas-Hirakawa-Gutierrez (Oreca 07-Gibson) a 38 giri; 41. Wee-Katoh-Parente (Ferrari 488 GTE) a 38 giri; 42. Flohr-Castellacci-Beretta (Ferrari 488 GTE) a 40 giri; 43. Nielsen-Balzan-Curtis (Ferrari 488 GTE) a 46 giri; 44. Krohn-Jönsson-Bertolini (Ferrari 488 GTE) a 49 giri; 45. Calado-Pier Guidi-Rugolo (Ferrari 488 GTE) a 52 giri; 46. Guibbert-Trouillet-Winslow (Oreca 07-Gibson) a 53 giri; 47. Konopka-Calko-Breukers (Ligier JSP217-Gibson) a 54 giri; 48. Keating-Bleekemolen-Taylor (Riley MK30-Gibson) a 55 giri; 49. Rees-Brandela-Philippon (Chevrolet Corvette C7R) a 58 giri.

Giro più veloce: Buemi in 3'18"604 alla media di 247,046 km/h.

Campionato: 1. Bamber-Bernhard-Hartley 83 punti; 2. Davidson-Nakajima-Buemi 62; 3. Tung-Jarvis-Laurent 50.

GT TRICOLORE

Resoconto della gara a pag. 70

Monza (Mb), 17-18 giugno 2017

Super Gt3/Gt4 - Gara-1: 1. Malucelli-Cheever (Ferrari 488 Gt3) 27 giri in 51'26"061, alla media di 182,5 km/h (1. Super Gt3 Pro); 2. Treluyer-Ghirelli (Audi R8 Lms) a 3"343; 3. Schiro-Melo (Ferrari 488 Gt3) a 7"011; 4. Beretta-Frassinetti a 15"233; 5. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 15"912 (1. Super Gt3); 6. Agostini-Zampieri a 16"871; 7. Leo-Baruch a 19"953; 8. Pezzucchi-Pastorelli (Mercedes-Amg Gt3) a 22"769; 9. Veglia-Valente a 27"443; 10. Gai (Ferrari 488 Gt3) a 52"812; 11. Ishikawa (Ferrari 488 Gt3) a 1'28"373; 12. Di Benedetto-Merendino (Audi R8 Lms ultra) a 1'40"073 (1. Gt3); 13. Cassarà-Gentili a 1'45"537; 14. Venerosi-Baccani (Porsche 997 Gt3 R) a 1'56"234; 15. La Mazza-Magli (Ferrari 458 Italia) a 1 giro; 16. Bennucci-Bontempelli (Ferrari 458) a 6 giri (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 7° di Treluyer in 1'50"075, alla media di 189,5 km/h.

Gara-2: 1. Gai (Ferrari 488 Gt3) 26 giri in 50'03"730, alla media di 180,5 km/h; 2. Treluyer-Ghirelli (Audi R8 Lms) a 0"272; 3. Schiro-Melo (Ferrari 488 Gt3) a 10"107; 4. Agostini-Zampieri a 11"711; 5. Leo-Baruch a 13"528; 6. Malucelli-Cheever (Ferrari 488 Gt3) a 14"052; 7. Comandini-Cerqui (Bmw M6 Gt3) a 14"580; 8. Beretta-Frassinetti a 15"415; 9. Veglia-Valente a 18"990; 10. Cassarà-Gentili a 32"195; 11. Pezzucchi-Pastorelli (Mercedes-Amg Gt3) a 40"090; 12. Di Benedetto-Merendino (Audi R8 Lms ultra) a 54"316; 13. Venerosi-Baccani (Porsche 997 Gt3 R) a 57"878; 14. La Mazza-Magli (Ferrari 458 Italia) a 1'07"467 (gli altri su Lamborghini Huracán Gt3).

Giro più veloce: il 25° di Treluyer in 1'49"163, alla media di 191,0 km/h.

Il campionato - Super Gt3 Pro: 1. Gai 76 punti; 2. Malucelli-Cheever 71; 3. Beretta-Frassinetti 69; 4. Agostini-Zampieri 62; 5. Schiro-Melo 51. **Super Gt3:** 1. Comandini-Cerqui 120 punti; 2. Valente-Veglia 87; 3. Pezzucchi-Pastorelli 67; 4. Gentili-Cassarà 54; 5. Ishikawa 37. **Gt3:** 1. Baccani-Venerosi 97 punti; 2. La Mazza-Magli 66; 3. Bennucci 48; 4. Del Castello-Colajanni 43; 5. Niboli e Di Benedetto-Merendino 40.

Super Gt Cup/Gt Cup - Gara 1: 1. Desideri-Necchi 24 in 49'54"129, alla media di 167,2 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Vainio-Tujula a 0"196; 3. Bonacini-Durante a 0"537; 4. Lewandowski-Myszkowski a 1"596; 5. Liang-Ortiz a 1"4788; 6. Trentin-Tempesta a 16"927; 7. Galbiati-Alessandri a 26"042; 8. R. Cazzaniga-D'Amico a 1'17"059; 9. Pisani-Palazzo (Porsche 997 Cup My12) a 1 giro (1. Gt Cup); 10. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 2 giri (1. Gt). Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

Giro più veloce: il 9° di Vainio in 1'51"649, alla media di 186,8 km/h.

Gara-2: 1. Lewandowski-

Myszkowski 22 giri in 42'39"340, alla media di 179,3 km/h (1. Super Gt Cup); 2. Benvenuti-Demarchi a 0"632; 3. Vainio-Tujula a 1"698; 4. Liang-Ortiz a 1"024; 5. Desideri-Necchi a 1"1428; 6. Bonacini-Durante a 1 giro; 7. Neri (Porsche Cayman Gt4) a 1 giro (1. Gts); 8. Carboni-A. Marchetti (Ginetta G55 Gt4) a 2 giri; 9. Magnoni (Ginetta G55 Gt4) a 2 giri; 10. De Castro-Gonfiantini (Porsche Cayman Gt4) a 3 giri; 11. Galbiati-Alessandri a 16 giri. Tutti gli altri su Lamborghini Huracán Super Trofeo.

Giro più veloce: il 18° di Vainio in 1'51"030, alla media di 187,8 km/h.

Il campionato - Super Gt Cup: 1. Tujula-Vainio 77 punti; 2. Liang-Ortiz 72; 3. R. Cazzaniga-D'Amico e Desideri 63; 5. Bonacini 45. **Gt Cup:** 1. Pisani 85 punti; 2. Baccarelli 63; 3. Palazzo 50; 4. Ferrara 40; 5. La Mazza-Nicolosi 36. **Gts:** 1. Magnoni 79 punti; 2. De Castro 70; 3. Neri 67; 4. Carboni 66; 5. Cristoni 28.

PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 73

Monza (Mb), 17-18 giugno 2017

Gara-1: 1. Bellarosa (Wolf Gb08 Tornado-Peugeot) 15 giri in 28'38"422, alla media di 182,0 km/h (1. CnT); 2. Belotti (Wolf Gb08 Tornado-Peugeot) a 1"000; 3. Zanardini (Wolf Gb08-Peugeot) a 5"269; 4. Randaccio (Norma M20F-Honda) a 20"928 (1. CnA2); 5. Papi (Wolf Gb08-Honda) a 32"049.

Giro più veloce: il 3° di Bellarosa in 1'51"297, alla media di 187,4 km/h.

Gara-2: 1. Bellarosa 15 giri in 28'15"313, alla media di 184,5 km/h (1. CnT); 2. Belotti a 4"740; 3. Zanardini a 5"728; 4. Randaccio a 31"096 (1. CnA2); 5. Papi a 40"504.

Giro più veloce: il 3° di Bellarosa in 1'50"616, alla media di 188,5 km/h.

Il campionato - Assoluta: 1. Bellarosa 138 punti; 2. Randaccio 99; 3. Belotti 97; 4. Oliva 65; 5. Patricola 61. **CnA:** 1. Randaccio 99 punti; 2. Margelli 50; 3. Accoboni 40; 4. Turatello 35; 5. Jacoli 34. **CnT:** 1. Bellarosa 80 punti; 2. Belotti 60; 3. Zanardini 48.

MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 74

Monza (Mb), 17-18 giugno 2017

Gara-1: 1. Rangoni 13 giri in 27'57"275, alla media di 161,6 km/h; 2. Iaquineta a 1"137; 3. Calcagni a 3"546; 4. Cerqui a 12"968; 5. Alcidi a 12"968; 6. Gori a 28"448; 7. Mercurio a 29"814; 8. Giorgi a 1'20"182; 9. Paolo Necchi a 1'37"976; 10. Pindari a 1'39"967; 11. Cioffi a 1'45"258; 12. Suerzi Stefanin a 1'57"142; 13. Cornicchia a 2'08"570; 14. Nember a 1 giro; 15. Zarpellon a 1 giro; 16. Somaschini a 1 giro; 17. Zanin a 1 giro.

Giro più veloce: il 2° di Iaquineta in 2'08"273, alla media di 162,6 km/h.

Gara-2: 1. Cerqui 8 giri in 23'06"755, alla media di 120,3 km/h; 2. Iaquineta a 0"223; 3. Zarpellon a 1"253; 4. Gori a 3"087; 5. M. Zanin a 3"174; 6. Somaschini a 5"371; 7. Franzoso a 10"014; 8. Nember a 10"217; 9. Scanicchio a 10"889; 10. Giorgi a 11"327; 11. Alcidi a 11"389; 12. Nigro a 12"881; 13. Paolo Necchi a 13"368; 14. Suerzi Stefanin a 15"213; 15. Cordara a 15"887; 16. F. Zanin a 57"943.

Giro più veloce: il 5° di Iaquineta in 2'08"310, alla media di 162,5 km/h.

Dovesicorre

VELOCITÀ

24-25 giugno

GP AZERBAIJAN

8° round Mondiale F1 a Baku

www.autosprint.it

FORMULA 2

4° round a Baku

www.fiaformula2.com

INDYCAR

9° round a Elkhart Lake

www.indycar.com

INDY LIGHTS

6° round a Elkhart Lake

www.indylights.com

NASCAR

Sprint Cup a Sonoma

www.nascar.com

WORLD SERIES V8

round ad Alcaniz

www.worldseriesv8.com

BLANCPAIN ENDURANCE

3° round a Le Castellet

www.blancpain-gt-series.com

LAMBO SUPER TROFEO EUROPA

3° round a Le Castellet

www.squadrace.lamborghini.com

WTCC

5° round a Vila Real

www.fiatwttc.com

F4 ITALIA

3° round a Vallelunga

www.acisport.it

CARRERA CUP

3° round a Vallelunga

www.carreracupitalia.it

TRICOLORE TCS

3° round a Vallelunga

www.acisport.it

SEAT LEON CUP

3° round a Vallelunga

www.seatmotorsportitalia.com

TROFEO ABARTH

4° round a Vallelunga

www.trofeoabarth500.com

MITJET SERIES

Resoconto della gara a pag. 75

Monza (Mb), 17-18 giugno 2017

PILOTI A - Gara-1: 1. Solla 10 giri in 22'31"526, alla media di 154,3 km/h; 2. Segù a 0"003; 3. Malvestiti a 11"038; 4. L. Gioia a 11"792; 5. Riva a 23"706; 6. Giudice a 23"796; 7. De Luca a 24"055; 8. Fattori a 33"255; 9. De Ambroggi a 36"638; 10. Ongaretto a 55"941; 11. Stranieri a 57"015; 12. Parraccone a 1 giro.

Giro più veloce: l'8° di Segù in 2'13"394, alla media di 156,3 km/h.

Gara-2: 1. Giudice 10 giri in 22'27"527, alla media di 154,8 km/h; 2. Segù a 3"164; 3. Solla a 3"309; 4. L. Gioia a 23"091; 5. M. Zanin a 23"206; 6. Fattori a 23"506; 7. De Luca a 25"561; 8. De Ambroggi a 26"517; 9. Gonzales a 29"291; 10. Riva a 32"987; 11. Benedetti a 40"130; 12. Parraccone a 1 giro; 13. Castagnoli a 2 giri; 14. Guastamacchia a 2 giri; 15. Malvestiti a 3 giri.

Giro più veloce: l'8° di Segù in 2'12"073, alla media di 157,9 km/h.

PILOTI B - Gara-1: 1. Di Bene-

SUPER CUP

3° round a Vallelunga

www.trofeosupercup.it

COPPA ITALIA

3° round a Monza

www.gruppoperonirace.it

MASTER TRICOLORE PROTOTIPI

4° round a Monza

www.gruppoperonirace.it

CLIO CUP

3° round a Monza

www.renaultsportitalia.it

LOTUS CUP

3° round a Monza

www.lotuscup.it

FERRARI CHALLENGE

2° round a Budapest

www.ferrari.com

SALITE

24-25 giugno

COPPA PAOLINO TEODORI

Civm, Ascoli Piceno

www.coppateodori.org

RALLY

23-25 giugno

YPRES RALLY

Tera Ypres

www.ypresrally.com

RALLY MARCA TREVIGIANA

CiWrc a Montebelluna

www.rallydellamarca.com

RALLY DI CALTANISSETTA

Coppa Italia a Caltanissetta

www.rallycaltanissetta.it

RALLY DEL TICINO

Internazionale a Lugano

www.rallytico.com

RALLY PROVINCIA DI CASERTA

Nazionale a Celliole

www.rallycittadicelliole.it

detto 9 giri in 23'59"887, alla media di 130,4 km/h; 2. Marucci a 1"107; 3. Romagnoli a 2"118; 4. Michele Malucelli a 2"968; 5. Sciocanti a 3"552; 6. Solla a 3"774; 7. Di Cori a 6"908; 8. Fattori a 10"458; 9. Marchetti a 15"541; 10. Segù a 30"097; 11. Ceresoli a 30"175; 12. L. Gioia a 1'00"941; 13. Papi a 2 giri; 14. Giudice a 3 giri.

Giro più veloce: l'8° di Di Benedetto in 2'13"674, alla media di 156,0 km/h.

Gara-2: 1. Marucci 10 giri in 23'40"773, alla media di 146,8 km/h; 2. Di Benedetto a 0"030; 3. Segù a 0"371; 4. Malucelli a 4"571; 5. Solla a 15"767; 6. Gioia a 20"985; 7. Fattori a 21"813; 8. Termine a 25"903.

Giro più veloce: il 7° di Segù in 2'12"356, alla media di 157,6 km/h.

Per assoluta mancanza di spazio le classifiche complete di Tcr Italia, Dtm, Fia F3, Tcr Series, saranno pubblicate sul prossimo numero

IL PROGRAMMA DEL PROSSIMO WEEK END

Seat show a Vallelunga

Per il terzo round della stagione i trofei Seat Motorsport Italia approdano a Vallelunga, nel weekend del 24 e 25 giugno. C'è molta attesa sia nella Leon Cupra Cup che nella ST Cupra Cup, in particolare per la presenza di due wild card: il campione italiano in carica del Tcs Alberto Bassi e il campione tricolore della Superbike del 2014 Eddi La Marra. Bassi si schiererà sulla vettura che di solito viene portata in gara da Peter Wyhinny che non sarà al via. «Per vari motivi quest'anno non sono ancora riuscito a salire in macchina e sono felice di tornare in pista», dichiara Bassi, che dopo aver vinto il tricolore lo scorso anno sulla Leon ST sarà all'esordio sulla Cupra da 350 cavalli.

Sulla Leon ST Cupra - la familiare di Casa Seat - invece si vedrà al via un volto nuovo per l'automobilismo: Eddi La Marra, recentemente tornato anche al tricolore di velocità in Superbike con il team Motocorsa dopo un brutto infortunio. «Amo le auto da competizione anche più delle moto ma finora non era mai capitata l'occasione di fare una gara in pista - spiega il pilota laziale, che in macchina ha disputato due rally e ha vinto la sua classe al Rally di Monte San Giovanni Campano - Sono ansioso di debuttare con la Leon sul tracciato di casa di Vallelunga, dove ho girato qualche volta con la mia macchina», aggiunge La Marra.

Per quanto riguarda la lotta al titolo, nella Leon Cupra Cup l'equipaggio composto da Gabriele Torelli e Matteo Greco è forte di due vittorie e altrettanti podi e conduce con ben 37 punti di vantaggio su Gabriele Volpato e 38 lunghezze su Franco Fumi. Nella Leon ST Cupra Cup - valida anche per il campionato tricolore Tcs - il pilota da battere è il lombardo Matteo Zucchi, che con due vittorie e un terzo posto ha 22 punti di vantaggio su Giovanni Altoè e su Alessandra Brena, che dopo la vittoria e il secondo posto di Misano sembra aver trovato il feeling giusto con la St.

Come in tutti gli appuntamenti targati Seat Motorsport Italia, ci sarà l'opportunità di provare le novità della gamma, sia negli hot laps in pista che nei test stradali. Tra le attività nel paddock, la visita guidata al circuito, il simulatore racing e il percorso cronometrato fra i birilli in un pistino realizzato ad hoc, con premi giornalieri.



L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

**AUTO
SPRINT**

SPORT



SNP-PRO OPEN CUP ENDURANCE

SNP AWARDS: VENUTO BATTE TUTTI IN ENDURANCE

Ad aggiudicarsi l'Open Cup Endurance, al termine di una lunghissima battaglia, è stato un eccezionale Nicola Venuto, che grazie ad un'incredibile stato di forma, ha battuto una concorrenza davvero agguerrita. Venuto, coadiuvato dal compagno di squadra, Francesco Blanco, ha raggiunto così, un obiettivo tanto inseguito, quello di fregiarsi di un titolo in Snp. Dietro, staccati di pochissimo, si sono classificati gli arrembati Simone Parisi e Michele Bordonaro, capaci, al loro primo anno insieme, di impensierire, e non poco, i loro esperti avversari. Sul gradino più basso del podio, infine, troviamo la coppia formata da Tomas Calvagni e Vito Pignalosa, autori di una strepitosa, quanto insperata, rimonta. A rendere ancora più speciale questo momento, è stata la presenza sul palco, del campionissimo Emanuele Pirro, che ha premiato tutti i presenti. Per info: selezione nazionale@alice.it

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BER Store di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2016. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, 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.

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l. - 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.abbonativweb.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 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

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

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





Hamilton bacia il casco donatogli dalla famiglia Senna dopo la 65esima pole ottenuta in Canada, che eguaglia il primato di Ayrton

SUTTON-IMAGES.COM

L'OMAGGIO DELLA FAMIGLIA SENNA ALLE 65 POLE DI HAMILTON

Quella replica che fa discutere

In merito alla consegna del casco di Senna a Hamilton per la conquista della 65esima pole position, volevo far notare che noi appassionati avremmo gradito una cerimonia meno televisiva e finta di quello che in realtà si è rivelata. Perché come tutti ormai sanno e come è stato ampiamente rivelato dai media, il casco consegnato in occasione della 65esi-

ma pole di Lewis - appunto tante quante quelle fatte registrare dal peraltro inimitabile campionissimo brasiliano -, non era un esemplare autentico e originale ma una semplice replica utilizzata a bella posta. Cioè, per cristallizzare un momento così importante e intenso, penso sarebbe stato il caso di utilizzare un cimelio autentico. Mica per altro,

solo per evitare di dare ancora una volta, come spesso capita negli spettacoli televisivi, più preminenza all'apparenza che alla sostanza. Perché Senna fu tutta sostanza e niente apparenza.

Marco Incerti

Certo, come già sottolineato anche nello scorso numero di As al momento di dare la notizia, quella consegnata a Lewis in occasione della pole numero 65 era una semplice replica, non un casco originale. Detto questo, ciò che conta davvero è il bel gesto, come si dice nella vita di tutti i giorni, non il simulacro dello stesso. La famiglia di Ayrton Senna ha omaggiato colui che ha raggiunto il record del campionissimo brasiliano mostrando sportività e fair play verso un asso che sin da ragazzo scendeva in pista con i colori del suo idolo. C'è della poesia biunivoca, in tutto ciò. E questo, ovviamente, è molto più importante degli aspetti relativi alla grafica specifica o alla non originalità della calotta. Come noto, in seguito avverrà la consegna di un casco originale, naturalmente con le decorazioni secondo lo schema originario del celeberrimo Sid Mosca e la cerimonia vivrà il suo perfezionamento. Ma il valore affettivo è ben intatto dal sabato del Gp del Canada.

LA BELLA IMPRESA DELL'ISTITUTO "LEONARDO DA VINCI" DI CARPI NELLA SHELL ECO-MARATHON

L'Escorpio punge eccome!

Sono uno studente di terza superiore dell'Itis "Leonardo da Vinci" di Carpi, in provincia di Modena, vostro appassionato lettore da qualche anno. Scrivo per raccontare la fantastica esperienza della Shell Eco-Marathon, tenutasi al parco olimpico di Londra dal 23 al 29 maggio di quest'anno, con i miei compagni del Team Zero C. La gara coinvolge scuole ed università di tutta Europa, che gareggiano con veicoli costruiti dagli studenti: come si intuisce dal nome della competizione, vince il prototipo che consuma meno energia per percorrere la distanza di gara, entro un tempo limite prestabilito. Ebbene quest'anno, 11° anniversario del team e alla mia seconda partecipazione, siamo finalmente riusciti a vincere, con il veicolo Escorpio Evo-017 nella categoria Prototype - Battery electric, con una prestazione di 753,2 km/kWh: una vittoria che resterà nella storia e che ci rende orgogliosi del lavoro svolto. E qui nasce spontaneo il pa-



rallelismo con la Rossa di Maranello: vittoriosa a Montecarlo lo stesso giorno, con il quartier generale a pochi chilometri dalla nostra scuola, e con una determinazione e una voglia di credere nel futuro che non sono seconde a nessuno. Chi l'avrebbe mai detto che avremmo vinto? Il sabato sera il distacco con gli spagnoli, primi in classifica, sembrava incolmabile, e con un solo tentativo rimasto, la vittoria era lontana. Ma non ci siamo rassegnati, abbiamo tentato il tutto per tutto e tirato al limite la macchina, e alla fine ce l'abbiamo fatta! Dopo un anno di intenso lavoro, fatto di pomeriggi passati a scuola e lavorazioni in aziende del territorio, questa vittoria ci ripaga di tutti gli sforzi fatti, e ci rilancia per le prossime edizioni della gara, alla ricerca del continuo miglioramento e di qualcuno che creda nel nostro progetto e contribuisca a rafforzare il nostro livello di competitività.

Matteo Tarabini Solmi

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 Sgorbini**, **Leonardo Todisco Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

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

AM **Quadrant Sportivo** **Cotto e mangiato**
elazzerie **SPORT STYLE**

EMC ✓

Electric Mobility Channel

future is now



Direttore Marco Foresi

in onda tutti i giorni con

 |  |  |  | 

www.emctv.it

in collaborazione con

AUTOMOTO TV Solo su sky | Canale 148