

**RALLYLEGEND UN IMMENSO TRIBUTO A COLIN McRAE A SAN MARINO**

Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006  
Aut. Min. 6 BE 6006

# AUTO SPRI NT

n. 43

70043



9 770005 174006

Periodico SpA in AP - DL 80/2008, art. 1, c. 1, 028 Bologna

Anno LVI Settimanale 24-30 ottobre 2017

3 Euro (Italy only)

**La storia dei Gp di F.1 da collezionare**



**MONDIALE PILOTI**

**Anche Lewis è pronto a calare il poker**



GETTY IMAGES

**DAGLI USA AL MESSICO**

# IN VOLO SUL MONDIALE

**Mercedes** campione del mondo per la quarta volta di fila, **Hamilton** quasi. In **Texas** si scrive una **pagina decisiva** nella storia del Mondiale di F.1 2017. E ancora una volta è firmata dall'imbattibile **Freccia d'Argento**

# ENI DIESEL+

PER TE CHE HAI A CUORE  
LA VITA DELLA TUA AUTO  
E L'AMBIENTE.



**Vuoi che la tua auto duri di più?  
Inizia prendendoti cura del motore con Eni Diesel +.**

Eni Diesel +, grazie agli speciali additivi detergenti, elimina i residui delle combustioni precedenti e mantiene gli iniettori in condizioni ottimali. Questo significa più potenza del motore e più vita alla tua auto. Inoltre Eni Diesel +, prodotto nella bioraffineria Eni di Venezia, anche grazie al 15% di componente green rinnovabile, riduce l'impatto ambientale e i consumi rispetto al diesel tradizionale.

[#EniDieselPiùVitaAlMotore](#)



[enistation.com](http://enistation.com)

Provalo in oltre **3000 Eni Station**



## La premiatiissima banda del quattro

**C**ome andare al cinema e sapere già il finale del film. Mercedes campione del mondo; Lewis Hamilton quasi. È la banda del quattro. Mentre il Mondiale di Formula Uno si sposta dagli Stati Uniti al Messico c'è una storia nella quale non ci sarà bisogno di attendere l'ultimo atto prima di conoscere il nome del killer che con una rimonta devastante ha ucciso il campionato quando mancano ancora tre Gp prima che cali il sipario. A Lewis basterà un quinto posto a Città del Messico domenica prossima per stringere tra le mani il quarto titolo iridato. «*Senza Rosberg e senza discussioni, quest'anno Lewis è cambiato molto. Ma in squadra siamo tutti molto superstiziosi, la festa per il titolo piloti la faremo quando l'avremo vinto*», ha spiegato Toto Wolff il boss delle Frece d'Argento iridate per la quarta volta consecutiva, imbattibili regine della Formula Hybrid, «*una vera famiglia*», come ha sottolineato James Allison, l'ex della Rossa che ha festeggiato sul podio di Austin quel titolo iridato vanamente inseguito nella sua seconda avventura a Maranello. Vero Texas Ranger, Lewis Hamilton. Roba da altro pianeta. Imprendibile. «*Questi sono i momenti per cui vivo*», ha raccontato l'inglese, aggiungendo: «*Ma voglio anzitutto fare le mie congratulazioni al team. Quest'anno ha avuto un approccio incredibile per arrivare a queste prestazioni. Ci siamo uniti creando qualcosa di speciale. Sono fiero di far parte di questa squadra.*»

*La gara è stata una delle più divertenti. Non avevo fatto una buona partenza ma l'ho presa con tranquillità perché sapevo che è facile superare qui. Poi è stata grandiosa la battaglia con Vettel e alla curva 12 l'ho superato». «Hamilton era tanto più veloce di noi. È deludente perdere la testa della gara quando ce l'hai ma lui aveva un altro passo», ha ammesso Vettel alla fine 2° con i sogni di gloria tenuti in vita solo dall'aritmetica ma con una faccia che va oltre ogni numero e qualsiasi calcolo. Sta facendo ben altri calcoli, adesso, Sebastian. Quelli delle troppe occasioni perdute da settembre in poi subito dopo la sosta del campionato. Un periodo nero che ha fatto azzerare la speranza rossa e fatto da detonatore a tantissime voci. Un susseguirsi di illazioni sulle quali è intervenuto proprio alla vigilia del Gp degli Stati Uniti anche il presidente della Ferrari Sergio Marchionne: «*La squadra è arrivata qui, questo gruppo di persone ha ottenuto risultati importanti, poi c'è stato qualche errore, ma se lo scorso anno avessi detto che nel 2017 saremmo stati in grado di lottare per il titolo, beh, credo che sarei stato deriso. Per lunga parte del Mondiale siamo stati l'unica alternativa alla Mercedes, ed è la prova che la squadra ha funzionato. Ora non rompiamo le scatole parlando di cambiamenti, abbiamo cercato stabilità confermando sia Sebastian che Kimi, non voglio parlare di altro ma la stabilità è essenziale*». ●*

SUTTON-IMAGES.COM



### FORMULA UNO

- 10** GP USA IL COMMENTO
- 16** GP USA VOCI FERRARISTE
- 18** GP USA GLI OSCAR DI AS
- 22** GP USA KUBICA
- 23** GP USA ALONSO
- 24** GP USA SAINZ
- 26** GP USA I NUMERI DUE
- 30** GP USA TORO ROSSO
- 32** GP USA L'ANALISI TECNICA
- 34** GP USA VISTO CON SOSPIRI
- 36** GP USA Paddock

### VELOCITÀ

- 66** ELMS PORTIMAO
- 68** F4 MONZA
- 70** TCR ITALIA MONZA
- 71** TCS MONZA
- 72** CARRERA CUP MONZA
- 74** LEON CUP MONZA
- 76** MITJET MONZA
- 77** F2 ITALIAN TROPHY MONZA

### STORIE

- 42** F1 SALITE E PIRALLY
- 46** BREMBO ASCESA SENZA FRENI

### RALLY

- 54** WRC CITROËN LASCIA?
- 56** LEGEND TRIBUTO A McRAE
- 64** CIWRC COMO

### RUBRICHE

- 4** IL FLOBERT
- 6** UN FILO DI GAS
- 8** LA TELEVISIONE

GP  
USA

FILO DI GAS



di Giorgio Terruzzi

# Lewis da applausi

**LIBERO DALL'ASSILLANTE  
MARCAMENTO DI ROSBERG,  
HAMILTON È ORA PADRONE  
INCONTRASTATO DEL TEAM  
E PUÒ FARE SPETTACOLO**

**A**nche chi tifa Ferrari può applaudire questo ganassa matricolato che va a vincere il suo quarto Mondiale con meriti pieni. Meriti che in altre stagioni non aveva accumulato. Ma sì, dai, c'è solo da applaudire Ginetto Hamilton. Perché raramente abbiamo visto un campione così stabilmente capace di fare il campionissimo. Lucido e preciso quasi sempre quest'anno, salvo brevissime parentesi, feroce e sorridente quasi sempre, persino con Sebastian Vettel. Anche perché grazie a Vettel, vale a dire ad un rivale che Hamilton rispetta e teme, ha messo assieme il proprio, strepitoso patrimonio, per spenderlo gara dopo gara con parsimonia e acume. Il che ha evitato liti antipatiche anche nei momenti di massima tensione, per meriti, anche qui, soprattutto suoi. Un bilancio assai diverso rispetto a quello prodotto dall'inglese lo scorso anno, con Rosberg al fianco. Un avversario sopportato a malapena, mai considerato all'altezza e quindi sottovalutato.

Credo che la misura della forma e della classe, Hamilton l'abbia offerta nella mossa e contromossa che ha segato in due un tipetto come Verstappen ad Austin. Roba finissima (con risposta a distanza di Vettel, peraltro su un bollito Bottas); roba che vale un applauso universale e conclusivo, pur in assenza di proclamazione ufficiale. In aggiunta, chi considera la Mercedes come additivo benefico fondamentale, penso debba comunque tenere conto di quanto e come questo ragazzo abbia sparso tra le curve dei Mondiali. Un repertorio eccezionale, pur dando meriti adeguati alla macchina che ha guidato, pur considerando gli abissi che l'hanno allontanato troppo spesso dal compagno di team, soprattutto nella seconda parte della stagione. Insomma, è il momento dell'incoronazione, anche considerando ciò che Ginetto sta facendo prima e dopo ogni gara. Uno sforzo notevole in termini di promozione di se stesso e dell'intera Formula Uno. Anche questo gli va riconosciuto, pur con qualche



COLOMBO

**ECCO IL NONO SIGILLO  
TARGATO 2017**

**Nona vittoria stagionale per Lewis Hamilton che è ormai a un passo dalla conquista del 4° titolo iridato.**

**Domenica prossima in Messico gli basta arrivare al 5° posto per far festa**

dissenso sul fronte del gusto. Ma in un ambiente farcito di ragazzi surgelati, lui spara in rete ogni genere di scemenza, di godimento, di divertimento. Una intera bacheca di filmati, foto e amenità; un corredo abnorme di tatuaggi e muscoli addominali, senza contare i suoi cani, celebrati neanche fossero delle girls leggendarie e ormai celebri al pari di due star del cine. Va bene, non sarà il principe del bon ton; i suoi gusti possono inorridire degli anziani come il sottoscritto ma va dato atto ad Hamilton



di uno sforzo che lo premia in termini di seguito popolare ma che premia un micro universo noioso e gelido. Basterebbe rivedere la pirotecnica presentazione dei piloti organizzata in Texas per capirci meglio. Salvo rarissime eccezioni, i piloti sembravano catapultati in una sala mensa e non al centro di una scena messa giù in pompa magna apposta per loro. Hamilton, Ricciardo, Alonso: i soli a sorridere e far sorridere tra un gesto feroce e l'altro.

Ma sì, la partita, in attesa del verdetto definitivo,

possiamo considerarla vinta da Ginetta, con pieno merito. E in questo bilancio è anche possibile trovare più di una consolazione, pensando a chi ha perduto. A Vettel e alla Ferrari, i cui sforzi hanno messo in riga un binomio strepitoso. Il che deve contare moltissimo da oggi in poi per conservare il morale che ha prodotto uno sforzo enorme e una sfida meravigliosa. Onore a chi vince, dunque, ma onore a chi contro un vincitore davvero grande, ha lottato e lotterà curva dopo curva. ●



di Pino Allievi

**Il Presidente** Sergio Marchionne, che aveva assistito alla sua ultima vittoria in Ungheria, pensava di portargli fortuna anche negli Stati Uniti, nel cuore del gruppo Fca, dove la Ferrari da sempre vende di più. Ma non è stato così. Infatti, proprio a Austin Vettel ha dovuto ingoiare una sconfitta tanto amara quanto imprevedibile. Ci sperava, dopo le qualifiche nelle quali si era avvicinato miracolosamente a Hamilton, autore della pole col solito bottone magico. Quei due decimi di differenza parevano indicare che in corsa la Ferrari sarebbe stata in condizione di balzare avanti.

Quando al via si è visto Vettel sopravanzare un Hamilton per nulla intenzionato a dargli strada, in tutti noi è esplosa la speranza che da quel momento in poi la Ferrari sarebbe stata al comando. Sino alla fine ovviamente. Invece no. Seb ha provato ad allungare per cinque giri di fila, vedendo l'immagine di Hamilton che s'ingrandiva sempre più negli specchietti. Sinché, quando non se lo aspettava, è stato scavalcato. Apro una parentesi: eccezionale il modo in cui Vettel ha superato Hamilton al via; eccezionale il modo in cui Hamilton ha superato Vettel al sesto passaggio. Due manovre

da manuale da parte di due rivali che si sono comportati in modo molto corretto, senza malizie né sgambetti nascosti: solo bravura.

Ma poi Hamilton ha accelerato ed ha fatto il vuoto. Perentorio il modo in cui ha allungato con le gomme Ultra Soft, altrettanto decisa la sua azione nella seconda parte di gara, con le Soft. Semmai, è stato Vettel a soffrire nella prima frazione. La colpa? Nei 35 gradi massimi di temperatura dell'asfalto che c'erano domenica, contro i 39-40 gradi della vigilia. Ho la forte convinzione che la gara si sia giocata proprio su questo particolare. La solita

# Rossa calmierata?

SPUNTA UN'IPOTESI: IL CAVALLINO TEMEVA ROTTURE E POTREBBE AVER VOLLUTAMENTE LIMITATO I MOTORI



“finestra” dalla quale si è affacciato sorridente Hamilton, mentre Vettel ha aperto le persiane in ritardo, imbronciato, innervosito. Perché un successo avrebbe dato morale sia a lui sia alla squadra sia a Mar- chionne. E invece è arrivato un altro piazzamento d'onore.

C'è poi un altro forte sospetto che mi frulla nella testa ma non sono certamente il solo a reclamarne la paternità: e se la Ferrari, nel timore di una figuraccia davanti al Presidente, avesse calmierato le prestazioni del suo motore? Ripeto: è solamente una considerazione azzardata che non si basa su indiscrezioni né soffiato da

Maranello. Sensazioni, pensieri che vengono perché possono starci, altroché! Intanto Vettel vede allontanarsi più che mai la possibilità di titolo iridato. Il divario da Hamilton si è allungato quando doveva accorciarsi. E oramai siamo al solito rinvio degli obiettivi. A quando? Al solito anno prossimo, quello che verrà, anche se non se ne può più. Bisogna pazientare ricordando che la Ferrari ha comunque disputato un'annata eccezionale, viste le premesse di dodici mesi fa. Ma c'è, ora, chi vuole a tutti i costi ricordare che la SF70H è stata concepita da James Allison, l'ex-direttore tecnico che era sul po-

dio di Austin a festeggiare il mondiale Costruttori della Mercedes. Malelingue, oggi le auto non le fa più una sola persona, c'è un gruppo, c'è il team. Ed è su questo che fa conto Sebastian guardando agli anni che lo attendono ancora a Maranello. Ma guardando invece al presente, Seb fa una considerazione che non si presta a interpretazioni: «*La Mercedes ad Austin era più veloce*». Non ha avuto paura a dirlo: le verità fanno male, però Vettel ha tirato fuori il rospo. Sperando di ribaltare gli equilibri già domenica prossima, a Città del Messico, località che gli ricorda tante cose... ●

#### VETTEL DAVANTI MA DURA POCO

Dopo il via Vettel ha fatto sognare i ferraristi. Poi Hamilton s'è preso il primo posto e non l'ha più mollato





# La Ferrari è già nel 2018

**IL COSTRUTTORI È ANDATO ALLA MERCEDES E PER IL PILOTI HAMILTON DEVE SOLO AVERE PAZIENZA. COSÌ LA ROSSA PENSA SOLO AL FUTURO**

**A**USTIN - Nel giorno in cui la Mercedes conquista il quarto titolo Costruttori consecutivo, come la Red Bull dell'era Vettel e due in meno della Ferrari dell'era Schumacher, decide di mandare sul podio James Allison. Nulla di strano se non fosse che la sto-

ria da direttore tecnico delle Freccie d'Argento per l'ingegnere inglese è recentissima, iniziata dopo il divorzio, a metà della passata stagione, con Ferrari. Tutto in secondo piano rispetto alla tragedia che ha vissuto con la perdita della moglie ma una soddisfazio-

ne professionale e umana che Mercedes gli ha concesso nel giorno più importante per un team. La macchina migliore? Quest'anno forse no e se si guarda il rendimento di Bottas verrebbe proprio da dire no, probabilmente sì con quella guida spaziale che Hamil-

ton ci ha messo quest'anno. Solo quest'anno? No certo, ma lo ha detto lo stesso The Hammer, grazie anche alla dieta vegana, parole sue, sta disputando la sua migliore stagione di sempre. Quasi 100 punti in più rispetto a Bottas, che non è scarso e ne ha vinte due ma non è neanche un campione. Un distacco così al compagno di squadra lo aveva dato solo ai tempi della convivenza con Kovalainen, finlandese pure lui. Battere la Mercedes non è impossibile ma battere un Lewis così, sempre determinato, e sempre al limite, è molto più complicato. Non si possono dimenticare le tre gare asiatiche che hanno stravolto le gerarchie fra i piloti, anzi, come ha detto il presidente Marchionne, dobbiamo met-

## GUARDA CHI SI RIVEDE: ALLISON!

La Mercedes ha mandato sul podio l'ex-ferrarista James Allison per festeggiare il titolo. Costruttori vinto grazie al trionfo di Hamilton davanti alle Rosse di Vettel e Raikkonen



SUTTON-IMAGES.COM

tere dentro anche Monza ma la forza Mercedes-Hamilton è a livelli Schumacher-Ferrari, Vettel-RedBull e se vogliamo Senna-McLaren. Più 14 dopo l'Ungheria per Vettel: 80 punti lasciati in pista dopo la pausa estiva, in 6 gare. Una media punti per Vettel di 13 a gara contro il 18 fino a Budapest. Se avesse continuato con la stessa media, adesso sarebbe comunque a - 36 da Hamilton, certi però che la media sarebbe stata superiore considerando che Singapore e Malesia sarebbero state due gare "già vinte".

Numeri che servono a poco adesso, serve guardare a cosa non ha funzionato per evitare il ripetersi. Tra queste anche i 105 punti di differenza tra Vettel e Raikkonen: così è diffici-

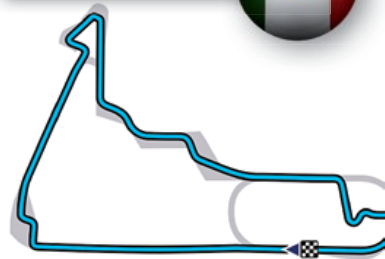
le prendersi il Costruttori ma la squadra è stata confermata per dare stabilità. Certo, un Ricciardo sul mercato può fare gola ma la strada intrapresa è quella anche di dare credibilità alla Ferrari Driver Academy, due titoli quest'anno, Leclerc in F2 e Armstrong in F4, con il gran lavoro del responsabile Massimo Rivola.

Il mondiale piloti è ormai deciso, ad Hamilton basta un quinto posto in tre gare: una passeggiata. Ma dal Gp Messico di domenica prossima inizia già la sfida 2018. La Ferrari ha bisogno di tornare a vincere e chiudere in crescita il campionato e, soprattutto, ha bisogno di togliersi i dubbi della fragilità che ha compromesso la corsa fino alla fine. Non ci sono dubbi sul fatto che Ferrari ha

il potenziale per tornare a dominare, visto il balzo fatto da una stagione con l'altra, certo anche per il cambio di regolamento, ma è in rampa di lancio e sullo slancio può diventare la scuderia da battere. Un 2018 che, vista la gara di Verstappen, da sedicesimo ad arrivare a lottare con le Ferrari, vedrà sicuramente protagonista la Red Bull e gli altri motorizzati Renault, ossia il team ufficiale che avrà anche il jolly Budkowski, il tecnico Fia che ha in mano i progetti di tutti i team, e la McLaren con l'affamato Alonso.

Godiamoci tappa per tappa fino alla fine, perché i mondiali sono andati ma corse come quella di Austin restano in cinetica per spettacolo, azione ed emozioni, bene così! ●

## PROSSIMO GP



29 OTTOBRE

## ALLE ORE 20.00 DOPPIA DIRETTA RAI E SKY

Circuito Fratelli Rodriguez,  
Messico  
4304 m / 71 giri / ore 20.00

### I PRIMATI

**In prova:** L. Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)

1'18"704, media 196,869 km/h

**In gara:** N. Rosberg (Mercedes F1 W06 Hybrid, 2015)

1'20"521, media 192,426 km/h

**Distanza:** L. Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)  
1H40'31"402, media 182,258 km/h

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

#### VENERDÌ 27 OTTOBRE

|            |          |       |
|------------|----------|-------|
| SkySportF1 | libere 1 | 17.00 |
| SkySportF1 | libere 2 | 21.00 |
| RaiSport   | libere 1 | 17.00 |
| RaiSport   | libere 2 | 21.00 |

#### SABATO 28 OTTOBRE

|            |            |       |
|------------|------------|-------|
| SkySportF1 | libere 3   | 17.00 |
| RaiSport   | libere 3   | 17.00 |
| SkySportF1 | Qualifiche | 20.00 |
| Rai2       | Qualifiche | 20.00 |

#### DOMENICA 29 OTTOBRE

|            |      |       |
|------------|------|-------|
| SkySportF1 | Gara | 20.00 |
| Rai 1      | Gara | 20.00 |

Alle 3.00 di domenica entra in vigore l'ora solare, vanno spostate indietro di un'ora le lancette.

### IL GP CON



Diretta delle prove e della gara da venerdì 27 a domenica 29 ottobre

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

GP  
USA

IL COMMENTO



di Alberto Sabbatini

LEX

RO

# Frecce nel cielo del mond

HAMILTON OTTIENE LA NONA VITTORIA 2017, DAVANTI A VETTEL, E ORMAI VEDE SEMPRE PIÙ VICINO IL QUARTO TITOLO IRIDATO. POKER PERALTRO GIÀ RIUSCITO ALLA MERCEDES TRA I COSTRUTTORI



**HAMILTON IMITA IL GLORIOSO GESTO DI BOLT**  
 Ormai il gesto della freccia per Usain Bolt è sinonimo di gioia per trionfi mitici; quindi niente di meglio per Hamilton che festeggiare la sua vittoria nel Gp Usa in Texas mettendosi in parallelo al leggendario velocista giamaicano

iale

**L'**immagine che ci restituirà per sempre il Gp Usa di Austin è quella di Usain Bolt e Lewis Hamilton sul podio, uno dietro l'altro, che mimano il gesto di scagliare una freccia nel cielo. Quel gesto inventato dallo sprinter giamaicano che ha accompagnato 8 medaglie d'oro olimpiche e 11 titoli mondiali di Bolt. E che Hamilton ha preso a simbolo per festeggiare il suo quarto titolo mondiale. Come dite? Non l'ha ancora vinto il titolo? Certo, per l'aritmetica e per Marchionne (che prima del via parlava di meno del 50% di probabilità per la Ferrari...) non è ancora successo. Ma in realtà Hamilton ha già le mani sul mondiale in maniera schiacciante. Infatti festeggia come se avesse davvero il quarto titolo in tasca. Ormai nemmeno si risparmia le celebrazioni. Si sente campione del mondo in pectore da tempo e continuare a pensare che per la Ferrari c'è una residua probabilità di successo è una auto-tortura che i tifosi ferraristi non dovrebbero infliggersi. Un conto è non arrendersi fino all'ultimo, come invoca giustamente Marchionne che da presidente non vuole mollare fino a quando la matematica non dica la parola "fine". Un conto però è rifiutare la realtà. E la realtà dice che Hamilton è davvero il più forte pilota della

GETTY IMAGES





← sua generazione. Quindi sarebbe meglio per la Rossa mettersi il cuore in pace. Ha vinto il più forte e la squadra che si è dimostrata più forte con maggiore continuità. Amen.

### Hamilton e Vettel 10 anni dopo

Le strade di Hamilton e di Vettel si sono incrociate dieci anni fa esatti, proprio negli Stati Uniti. Ma allora si era a Indianapolis. Dove Lewis vinse la sua seconda gara di F.1 nella sua prima stagione di Gp e Vettel debuttava poco meno che ventenne con la Bmw lasciata libera da Kubica. Da quel momento i due si sono misurati corpo a corpo tante volte e all'inizio, grazie alla Red Bull ipervincente, sembrava che fosse Vettel a diventare il più titolato dei due. Poi Hamilton è passato alla Mercedes, è iniziata l'era del turbo ibrido e ha inanellato la striscia di successi che tutti conosciamo. Tirando le somme, dieci anni dopo, Hamilton ha finito per surclassare Vettel in tutte le classifiche e in tutti i record possibili della F.1. Ha conquistato più Gran premi di Seb (61 contro 46), più pole position di lui (72 contro 49) ed è il pilota della storia che ha messo insieme più punti iridati di tutti quanti: 2578 per adesso. Gli manca soltanto il suggello del quarto titolo mondiale per dirsi in tutto e per tutto superiore a Vettel. E presto arriverà. Per ora la zampata decisiva, la quinta vittoria su 6 gare, è arrivata nella pista che ama più di tutte: Austin. Dove Hamilton si esalta.

### Lewis e il "serpente" texano

Tra il tracciato texano e Lewis Hamilton c'è un feeling tutto speciale. Non a caso Hamilton ha vinto qui sempre da quando è iniziata l'epoca dei turbo ibridi. Sarà per il brivido che offre guidare una F.1 dentro quella sequenza di curvoni destra-sinistra dopo il via soprannominati "the snake", il serpente, per via della conformazione a biscia. Un tratto dove Lewis dà spettacolo più di tutti aggredendo le curve in quinta e sesta piena e permettendosi persino in qualifica, in quei cambi di direzione velocissimi, percorsi in apnea trattenendo il fiato, di spostare le dita sul volante - se n'è accorto Valsecchi alla moviola di Sky - per azionare i manettini e tarare la sensibilità della frenata elettronica e il bilanciamento dei freni.

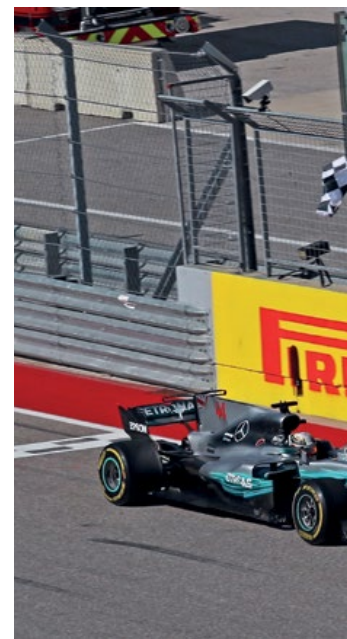
The Snake è una delle sequenze più belle di tutto il mondiale, assieme alla compressione Eau Rouge-Radillon di Spa. Non è una curva unica come la Parabolica e Lesmo di Monza, Puhon di Spa, la Copse di Silverstone, quelle che fanno la differenza tra chi riesce a tenere giù il piede e chi no. Ma è ugualmente selettiva. Anzi, forse di più. Perché le lunghe sequenze di curve e controcurve destra-sinistra, come appunto le esse di Suzuka o lo Snake di Austin o le tre curve in sequenza Maggotts-Becketts-Chapel di Silverstone, sono ancora più esaltanti per un pilota. Perché chi guida deve trovare l'equilibrio perfetto fra l'aggredire



COLOMBO



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

### PURE LAUDA ENTUSIASTA PER HAMILTON

Lewis, 1°, sopra, si gode i complimenti di Lauda, anche se al via s'era fatto sopravvivere da Vettel, in alto. Al centro, l'inglese coglie il nono successo

le ma anche pennellare le traiettorie con precisione per uscire forte sul rettilineo successivo. Richiedono nello stesso tempo violenza e dolcezza. Aggressività e autocontrollo. Bisogna sapersi risparmiare e sacrificare scientemente un pochino la prima per trovarsi nella linea ideale per la seconda e uscire forte dalla terza. E Hamilton è quello che riesce a dipingere meglio le linee fra tutti quanti nello Snake. Come uno slalomista fra i paletti. Lewis sa but-



SUTTON-IMAGES.COM

tare la sua monoposto dentro quelle curve con un ritmo inavvicinabile per tutti. E tenete conto che la Mercedes W08 non è un go-kart come la Red Bull, corta, agile e reattiva, che i piloti buttano di forza qua e là. La W08 invece è una monoposto impegnativa da portare al limite perché ha il passo lungo ed è molto sensibile aerodinamicamente (guardate Bottas che fatica che fa). Hamilton è l'unico che sa veramente spremerla e domarla fino in fondo. Ad

### **DOMINATORE DEL GP SUL TRACCIATO TEXANO**

**Con le scarpe di Usain Bolt orgogliosamente in mano, Lewis si sente protagonista in questo 2017 per lui sempre più trionfale**

Austin, Hamilton ha raccontato che affrontare The Snake lo esalta a tal punto che nelle prime prove libere si era messo a urlare di gioia e di emozione a voce alta dentro il casco per il brivido incontenibile che provava nell'andare così veloce in quella lunga sequenza di esse. "Fuoco puro", ha definito quella sensazione inebriante che ti dà dominare la macchina nello Snake.

### **Meglio Kimi di Seb?**

L'amara ironia della sorte è che proprio nella corsa decisiva in cui Vettel avrebbe dovuto fare sfracelli per recuperare un manciata di punti a Hamilton per mantenere vive le speranze iridate, è venuto a sorpresa fuori Raikkonen. La guida pulita, precisa e risparmiata (delle gomme) di Kimi ha fatto la differenza. Infatti è stato l'unico dei top, a parte Hamilton che però correva da solo e poteva scegliere il ritmo adatto, che ha disputato la corsa con un solo pit stop: ultrasoft per 20 giri e poi 36 giri d'un fiato con le soft. Senza una sbavatura se non quel sorpasso subito da Verstappen all'ultimo giro che ha fatto discutere tanta gente.

Diciamoci la verità: Kimi ad Austin aveva un passo imprevedibile anche per Vettel. Se non si fosse sacrificato rallentando per aspettare il compagno e permettergli di fare più punti possibile, sarebbe finito lui al secondo posto. Vettel ha corso bene solo a sprazzi. Una partenza eccezionale, in cui ha infilato e superato Hamilton, aveva illuso un po' tutti. Quando si è visto che non riusciva ad allungare ma al contrario, dopo 4 o 5 giri i suoi tempi sul giro non miglioravano mentre Hamilton aveva cominciato a mangiargli due o tre decimi al giro, si è capito che la gara avrebbe preso una brutta piega per la Ferrari. Il sorpasso sarebbe stato solo questione di tempo. «Non abbiamo mai avuto la velocità per tenere testa a loro», ha spiegato dopo la gara Vettel. «Avevo sentito subito che sia l'auto che le gomme soffrivano. Il divario era troppo grande. Non avremmo potuto vincere la corsa». La Mercedes si è dimostrata più veloce della Ferrari ad Austin.

### **Vettel alti e bassi**

Vettel ha disputato un intero weekend fra alti e bassi. Poco convincente nelle prove, quando ha voluto persino cambiare telaio perché il suo gli sembrava "gelatinoso" (jelly) come l'ha definito con uno strano termine. Cioè poco preciso e stabile. Ha fatto un solo vero giro degno davvero della sua fama in qualifica, per fortuna nel Q3 che gli è valso la prima fila a 2 decimi da Hamilton. Poi in gara con le ultrasoft usate al via ha sofferto; con le soft montate presto al 17° giro è andato bene all'inizio ma poi ha perso il ritmo finché si è deciso a cambiarle dopo 23 giri rivoluzionando la strategia su due pit stop. Soltanto con le supersoft messe con un azzardo disperato nel finale è riuscito a ritrovare la prestazione che gli mancava. Al punto da rimontare furiosamente, raggiungendo Bottas e Raikkonen che là davanti lo aspettava. Una gara a due facce quella di Vettel: blanda in certi momenti, esaltante in altri momenti come quando ha compiuto un sorpasso da leggenda all'esterno della prima curva su Bottas, che lui stesso ha definito "da pazzi" but-

←  
tandosi dopo una staccata violentissima fra la Mercedes e la McLaren (doppiata) di Vandoorne. Infilandosi col fiato in gola nel piccolo varco fra le due auto. Si porta a casa la platonica soddisfazione di aver fatto il giro più veloce della corsa, per un millesimo meglio di Verstappen. Ma anche la consapevolezza di non avere più la macchina vincente per questo finale di stagione.

#### Messaggio sconcertante

Ed è questo il messaggio più sconcertante che esce dal Gp americano. La brutta notizia per Maranello è che la SF70H, che era apparsa superiore alla W08 nelle ultime sfortunate gare asiatiche dove non aveva vinto soltanto per problemi di affidabilità, è ritornata un gradino sotto le Mercedes. L'equivalenza di potenza che pareva raggiunta in Malesia e Giappone, in Texas è scomparsa. Si dice che la Ferrari nei Gp asiatici, per spremere il massimo numero di cavalli sia ricorsa a una mappatura troppo estrema che ha creato problemi di detonazione che hanno causato la famosa rottura della candela. Ad Austin si è quindi tornati a una mappatura meno spinta e il divario di potenza con la Mercedes è emerso in tutta la sua gravità. Se poi ci mettiamo il fatto che la Ferrari ha smesso di essere "gentile" sulle gomme, che era sempre stata una caratteristica positiva delle ultime Rosse, si spiega il calo di prestazioni. Che il doppio podio ha soltanto mascherato, ma che esiste. Prova ne sia che la Red Bull con il motore evoluto Renault

ha fatto vedere nelle mani di Verstappen quanto sia ormai vicina alla Rossa.

#### Quel discusso sorpasso

A proposito di Verstappen, il suo discusso sorpasso con le ruote oltre la linea bianca nella curva 17 ha fatto parlare mezzo paddock. Diciamo che le regole sono regole: se si mettono tutte e quattro le ruote oltre la riga e se ne trae vantaggio, il tempo (in prova) o la posizione guadagnata (in gara) dovrebbero essere cancellate. E quando succede nell'ultimo giro e i marshall non possono ordinare di restituire la posizione perché la gara è finita, viene comminata una penalità in tempo. Ecco perché gli sono stati affibbiati i 5" che l'hanno retrocesso quarto. Fin qui la razionalità e il senso del dovere. Ma anche se la "vittima" è stata Raikkonen che quel podio lo meritava davvero, il cuore degli appassionati dice anche che la F.1 è fatta di duelli anche all'ultimo sangue. E che il gesto sportivo epico, come il compiere un sorpasso in un punto "impossibile", dovrebbe essere esaltato. La storia delle corse si è costruita su manovre estreme, impossibili e sopra le righe, come il sorpasso di Zanardi su Herta al Cavatappi di Laguna Seca o quello identico di Valentino Rossi su Stoner, per non parlare del mitico duello Villeneuve-Arnoux a Digione '79. Cosa facciamo adesso che la fiscalità dei giudici punisce il rischio e l'azzardo, qualunque essi siano? Vogliamo davvero riscrivere la storia delle corse e rinunciare alle emozioni? ●

#### VERSTAPPEN TERZO. ANZI NO. TOCCA A KIMI!

Subito dopo l'arrivo Verstappen sembrava certo del terzo posto, ma poi s'è dovuto rassegnare a non salire sul podio, causa quei cinque secondi di penalizzazione per aver superato i track limits



GETTY IMAGES



### L'INGLESE HA BATTUTO VETTEL SENZA SFORZO

Hamilton a Austin si è imposto senza troppo penare su Vettel, che ha comunque avuto il grande merito di scattare meglio al via. Ma dopo sei giri le gerarchie si erano già ristabilite...

GETTY IMAGES

# Hammer in zona mito

**DA SPA IN POI LEWIS CI HA MESSO MOLTO DEL SUO E DOPO IL QUARTO TITOLO INIZIERÀ A PENSARE A TARGET NOBILISSIMI...**

**C**onviene mettersi avanti con il lavoro. Considerazione di partenza: fino al 2020, salvo sorprese le regole tecniche resteranno stabili. In questa logica ben si comprende la strategia Ferrari di blindare Vettel per un triennio. E la analoga mossa di Red Bull nei confronti di Verstappen, con buona pace dell'irascibile Ricciardo. E ora vengo alla domanda delle cento pistole. Chi, tra Seb e Max, riuscirà ad impedire l'aggancio di Lewis Hamilton al mitico record di Michael Schumacher? Sette titoli mondiali. Ce ne sono ancora tre di differenza, tra il Kaiser di Kerpen e il bri-

tannico. Con tre campionati dietro l'angolo, da disputare, come dicevo, seguendo gli stessi canoni tecnologici, a prescindere dalla introduzione del discutibile Halo. Si può fare...

Di più. È evidente che, da Spa in poi, Hamilton ci ha messo molto del suo. Se andiamo a prendere i risultati più recenti di Bottas, ci accorgiamo di quanto frettolosa fosse stata la primaverile beatificazione del finnico di scorta.

La Mercedes ha prevalso, a prescindere dalla qualità enorme della vettura, perché al volante ha il Nero. Che a me pare ormai

proiettato in una dimensione esclusiva. Coltiva una autostima pazzesca. Si considera nettamente superiore a Vettel, per capirci. Io non condivido, ma Lewis quando parla ti cita Senna come modello esclusivo e platealmente ha in mente le sette corone di Schumi. Forse solo un fantasma scespiriano potrebbe togliergli il sonno. Rosberg! L'usurpatore! Ma Nico ha ormai scelto di pensare ad altro e buona notte.

E allora il...firewall a tutela del Settebello di Michelone possono attivarlo soltanto Vettel e Verstappen. O l'uno o l'altro. O la Ferrari o la Red Bull. Seb ha i suoi quattro titoli in bacheca. Max è il predestinato, anche ad Austin l'olandese è stato stellare (sulla penalizzazione finale uno cresciuto a pane e Gilles non può approvare, ma le regole ci sono e se il figlio di Jos si abitua a rispettarle è pure meglio, eh).

Ultime due cose, se il direttore della prestigiosa testata me le concede.

Allison sul podio di Austin mi ha fatto venire in mente la celebre pernacchia di Totto.

E gli anti raikkoniani in servizio permanente effettivo, si saranno accorti di che razza di gara ha fatto Kimi in America?

Temo di no. ●

# LE VOCI FERRARISTE

**GIOVEDÌ  
19 OTTOBRE**

**VETTEL:** «Credo che c'è ancora una possibilità e dobbiamo solo rimanere concentrati sul nostro lavoro. Abbiamo un'ottima macchina ed un buon pacchetto, che avrebbe potuto vincere le ultime due gare, non è stato così, ma ciò non significa che non abbiamo la chance di vincere le ultime gare. Quindi dobbiamo guardare avanti e focalizzarci sui prossimi eventi. In generale, credo che questa sia stata una buona stagione finora per noi. Alcuni ci giudicheranno sulla base delle ultime gare che non sono andate bene, ma penso che siamo la squadra che ha migliorato di più quest'anno. Probabilmente nessuno si aspettava che saremmo stati forti come in realtà è successo. Per cui credo che ci siano molti aspetti positivi. Abbiamo ancora diverse gare avanti a noi e una buona macchina, e continuiamo a migliorare. Stiamo andando nella direzione giusta; e abbiamo con noi gente che sa il fatto suo. Così non faccio tanto caso a quello che è già successo e resto concentrato su quello abbiamo ancora davanti a noi. Per quanto riguarda questo weekend, onestamente non so cosa aspettarmi qui, ma il tracciato è vario e la velocità c'è, per cui sono ottimista. Ci sono dei motivi per i problemi che abbiamo avuto, non riguardano uno sviluppo troppo spinto della vettura. Ci sono cose che dobbiamo fare meglio come squadra, cose che devono essere gestite e indirizzate meglio da parte nostra. È normale che si spinga al limite, a volte lo si fa troppo a lungo, a volte piccoli errori hanno grandi conseguenze in seguito. È sempre un mix di questo, ma le cose possono rompersi. Fa molto male quando succede, ma non succede senza motivo, quindi dobbiamo assicurarci di trovare una soluzione al problema e non solo correggerlo, ma trovare una soluzione a lungo termine. Non penso che ci sia tempo per il

panico, perché siamo davvero occupati. Maurizio sta facendo un ottimo lavoro nel mantenere tutti sulla retta via, guardando dritto avanti. Il mio ruolo è quello di spingere il più possibile in pista. Oggi Maurizio è molto più attento alle persone, per le persone. Sta facendo bene. Siamo molto impegnati, non c'è molto tempo per pensare a tante cose».

**RAIKKONEN:** «A partire da domani capiremo il nostro livello di competitività. Non vedo alcun motivo per cui non dovremmo essere forti qui, ma dobbiamo aspettare e vedere quanto lo saremo. Dobbiamo mettere insieme ogni elemento al meglio già all'inizio del weekend, e tenere sempre alto il livello. Nelle ultime gare abbiamo avuto qualche difficoltà, ma non dimentichiamoci che proprio in queste gare una Ferrari è sempre stata in prima fila in qualifica. Quindi, l'atmosfera e l'approccio nella squadra non sono cambiati e non capisco perché dovrebbero. Di certo dobbiamo capire e risolvere i problemi, ridurli al minimo e finire le gare prima di tutto, altrimenti si paga un caro prezzo. Ma tutto ciò fa parte del gioco in F1, non è la prima volta che accade e non sarà l'ultima. Continuiamo a lavorare insieme come squadra, più uniti che mai».

**VENERDÌ DOPO LE  
PROVE LIBERE**

**VETTEL:** «È stato un pomeriggio complicato e una sessione non facile, ma la macchina è veloce, per cui non dobbiamo preoccuparci troppo. L'unico vero giro che ho fatto è stato quello con le Ultrasoft. Prima ho fatto un errore rischiando troppo e spingendo troppo e troppo presto. La pista era molto scivolosa ed ho perso il retrotreno. Così abbiamo sprecato un set di pneumatici e poi ancora, verso la fine della sessione, ho sentito che qualcosa non andava. Abbiamo fatto dei controlli un paio di volte ed ora stiamo guardando la macchina per vedere se si può trovare qualcosa. Domani devo trovare il giusto ritmo ed assicurarmi che tutto sia in ordine».

**RAIKKONEN:** «Al mattino il tempo non era il massimo, ma alla fine è andata bene. È stato un venerdì normale durante il quale abbiamo provato diverse cose ed imparato il più possibile. Ogni pista può essere difficile quando si cerca di andare veloci e sicuramente si può sempre migliorare, ma questo è stato solo il primo giorno di prove. Non sappiamo cosa abbiano fatto le altre squadre e ovviamente è troppo presto per fare previsioni. Tutto ciò che sappiamo è che abbiamo da lavorare domani».

**SABATO DOPO LE  
QUALIFICHE**

**VETTEL:** «Il mio ultimo giro in Q3 è bastato per la prima fila e alla fine ci siamo avvicinati più di quanto ci aspettassimo. Non vedo l'ora che arrivi la gara e poi, vedremo cosa fare. La macchina c'è e di solito in gara abbiamo un passo migliore, per cui domani dovrebbe andar meglio. Ancora una volta la squadra ha fatto un ottimo lavoro nel ricostruire la macchina sul nuovo telaio in serata senza neanche sfiorare il coprifuoco! Per domani avremo bisogno di partire bene, per poi mettere pressione ai nostri avversari. Non sono troppo preoccupato di partire dalla parte meno gommata della pista dal momento che qui abbiamo visto in passato che è possibile attaccare. Abbiamo la macchina per farlo e possiamo combattere».

**RAIKKONEN:** «Oggi la macchina andava meglio rispetto a come è andata questo weekend. Dopo la sessione del venerdì abbiamo fatto qualche cambiamento e in qualifica avevo un buon feeling. Abbiamo fatto del nostro meglio, ma la quinta posizione è il massimo che siamo riusciti ad ottenere. Penso che avremmo potuto sfruttare di più la macchina, ma in alcuni punti è stato difficile fare tutto bene. Ho fatto fatica a "mettere assieme"



tutte le curve; alcuni giri erano buoni, in altri è stato tutto più difficile. Nel complesso è stata una qualifica decente, ma di certo poteva andare meglio. Quindi non posso essere soddisfatto del risultato. Alla partenza domani non sarà facile. Cercheremo di partire nel migliore dei modi e vedremo cosa riusciremo a fare nella prima curva...».

**DOMENICA  
PRIMA DEL GP**

**MARCHIONNE:** «Analizzare le ultime tre gare dà un po' fastidio. Abbiamo avuto un'eccezionale collezione di eventi sfortunati. Il casino abbiamo cominciato a farlo da Monza. Da allora in poi abbiamo risolto poco. Però abbiamo capito in gran parte quel che è successo. La cosa importante è cercare di non ripeterlo. Ho parlato più volte sia con Maurizio (Arrivabene, ndr) che con Sebastian: i ragazzi sono impegnati a cercare di recuperare. La possibilità di vincere il campionato c'è ancora. E ci credo. Adesso bisogna dar loro il sostegno necessario per andare avanti. Non sarà facile. La probabilità di vincere è meno del 50%, ma la Ferrari non si può arrendere. Abbiamo avuto una macchina eccezionale dall'inizio della stagione, e poi abbiamo avuto un paio di disguidi che hanno causato questo ritardo. Ho parlato anche con Toto (Wolff, ndr) e alla Mercedes non si illudono: lo sanno benissimo che la Ferrari c'è. La squadra è arrivata fin qui con questo insieme di giocatori. Avremo fatto un po' di cavolate, ma l'anno scorso che vi avessi detto che saremmo stati qui a combattere per il titolo mi sarei preso le parolacce. Le responsabilità si possono distribuire tra squadre e piloti. Sebastian sa di aver fatto delle cavolate, e ne ha fatte anche

COLOMBO



la Scuderia. Se avessimo evitato gli sbagli, non saremmo qui a parlare di questo. Ma per buona parte della stagione siamo stati l'alternativa credibile alla Mercedes. È il riconoscimento che la squadra ha funzionato. Cerchiamo di non andare adesso a rompere le scatole parlando di cambiamenti. Abbiamo creato stabilità coi rinnovi sia di Kimi che di Sebastian, non voglio parlare di altro. La stabilità è essenziale. Se arriveremo ad Abu Dhabi ancora in corsa sarà molto buono. Nel passato arrivavamo sempre a metà stagione cominciando già a lavorare sulla macchina dell'anno successivo. Adesso è ovvio che la macchina per il 2018 è importante, ma stavolta è importante più di tutto il 2017. A differenza degli altri anni per lo meno non ci siamo arresi per strada. Alcune cose che abbiamo risolto in corsa qui ad Austin cambiando il telaio sono cose che sono già risolte strutturalmente sulla vettura del prossimo anno. Abbiamo imparato. Nel 2018 ci saranno altri problemi, ma non saranno questi. Abbiamo un paio di piloti che stanno uscendo dalla Academy che sono eccezionali. Bisogna vedere un po' come piaceremo Leclerc, Giovinazzi, ragazzi che devono avere uno spazio loro. Si sta rinnovando il parco dei piloti. Con Liberty Media ci saranno una serie di riunioni da qui alla fine dell'anno sullo sviluppo dei motori per il 2020-2021. La cosa che ho riportato, e credo che la posizione sarà condivisa con Mercedes, è che la

conoscenza tecnica non potrà essere annullata dalla necessità di ridurre i costi. Sono il primo a dire che occorre ridurre i costi, ma non possiamo farlo togliendo il DNA della Ferrari. È un discorso molto molto delicato e ci sarà da litigare».

## DOMENICA DOPO IL GP

**VETTEL:** «Sono partito piuttosto bene, ma non eravamo abbastanza veloci. Sentivo che le gomme hanno iniziato a calare già dopo quattro giri e Lewis è riuscito a chiudere il divario agilmente. È arrivato in zona DRS velocemente e questo dimostra come oggi fosse più rapido di noi. Non è stato semplice vederlo, ho cercato di bloccarlo e forse avrei potuto fare di più, ma era così tanto più veloce che non avrebbe fatto alcuna differenza. È deludente perdere il comando della gara quando sei in prima posizione, ma oggi la differenza di passo tra le due vetture era così grande che sarebbe stato impossibile vincere. Ho faticato un po', mi sono fermato per il cambio gomme abbastanza presto e mi sono avvicinato a lui dopo la sua sosta. Nel complesso, comunque, non è il risultato che avremmo voluto. Ho pensato a gestire la gara cercando di rimontare e di arrivare alla fine. Le gomme nel primo stint andavano piuttosto male e non ero così sicuro del secondo stint. Ho parlato col muretto via radio ed abbiamo deciso una strategia diversa. In quel



COLOMBO

momento era difficile prevedere quello che sarebbe accaduto, ma se guardiamo la posizione in cui ci siamo trovati a quattro giri dalla fine possiamo dire che è stata una scelta corretta. Ho cercato di aiutare Kimi con la scia, e questo ha funzionato, ed ho sfruttato al massimo le gomme più fresche. Il sorpasso su Bottas è stato piuttosto spontaneo, volevo andare all'esterno e poi ho visto il traffico ed ho esitato un attimo. Non sapevo bene dove andare ma poi mi sono convinto a provarci e buttarci. Quando ero tra le due vetture ho pensato ad uscire indenne dalla manovra ed ha funzionato. Eravamo al limite e molto vicini, ma è stata una sensazione speciale. Io avevo maggiore trazione rispetto a Valtteri e sono riuscito a portare a termine la manovra».

**RAIKKONEN:** «Ero abbastanza deluso appena dopo la gara perché pensavo di essere arrivato quarto, però c'è stato

un problema con Max ed evidentemente... ma è stata una gran gara. La mia macchina era molto buona per tutta la gara, verso la fine ho dovuto un po' gestire il carburante, ma a parte questo ha funzionato benissimo. L'unico problema di oggi è che ho dovuto cercare di risparmiare carburante in modo pesante alla fine, tirando un po' su il piede. Sebbene mi ha superato facilmente, ho cercato di prendere un po' la scia per difendermi meglio, ma quello è stato l'unico momento complicato. Prendendogli la scia ho cercato di risparmiare anche carburante, non ho idea di cosa sia successo a Max e perché lo abbiano penalizzato, non lo so... Ho fatto alcuni giri al massimo e poi ho risparmiato sempre di più benzina per restare nelle regole, quello è stato l'unico limite perché la macchina è stata veloce per tutta la gara. Siamo stati abbastanza forti in alcune gare, anche se non sempre abbiamo ottenuto le

migliori posizioni, ma sono stato molto soddisfatto oggi: la macchina era molto buona e piacevole da guidare, forse il risultato finale sarebbe potuto essere anche migliore».

**ARRIVABENE:** «Sebastian ha fatto una partenza spettacolare con un sorpasso da paura alla prima curva, mentre Kimi si è confermato un compagno fidato e fortissimo, sono orgoglioso di loro. Il podio finale di Kimi non è una sorpresa, c'è un regolamento che dice chiaramente che se esci con le quattro ruote oltre il limite della pista devi essere punito. In effetti mi sembrava strano che un lottatore come lui lasciasse passare in quel modo un avversario. Adesso è tutto più chiaro e si è ripreso la posizione sul podio che meritava. Si continua a lottare, l'ho sempre detto e questa gara ne è la dimostrazione. In Ferrari si combatterà fino all'ultima gara, fino all'ultimo giro e fino all'ultima curva, proprio come accaduto oggi».



LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM

# GP USA

## F1 AUTOSPRINT AWARD

di Mario Donnini

SUTTON-IMAGES.COM

### MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

# LEWIS HAMILTON

**N**ell'era della F.1 televisiva, Hamilton vive una volta di più il beffardo il paradosso del dominatore. Cioè se tieni saldamente le redini di una gara praticamente per tutta la sua durata, in Tv appari pochissimo, per evitare che il pubblico s'annoi. Ed è così che Lewis si prende un bel primo piano soprattutto al sesto giro, quando infila spietatamente all'interno del tornantino, alla curva 12, il fuggitivo Vettel, che lo aveva bruciato al via. Da lì in poi è fuga, consolidamento del vantaggio e gestione dello stesso, all'interno di una strategia su una sola fermata, esattamente come Raikkonen e a differenza di Vettel, che si basa su due. Per il resto un Hammer straordinario per tutto il weekend, da solito re di Austin. Ormai prossimo al poker iridato e sempre più in zona mito, con 62 vittorie e 72 pole. E in questo fantastico finale di stagione c'è tanto di suo. Il confronto, a perfetta parità di Mercedes W08 con Valtteri Bottas, risulta sempre più impietoso per il gregario e Lewis sta dimostrando che il suo contributo all'interno del team va ben al di là del ruolo di primo pilota che porta al successo la monoposto fuoriclasse.

Perché pure a Austin è sembrato assai più plausibile il contrario...

### HAMILTON SPICCA IL VOLO VERSO IL POKER

Il trionfo di Austin rende sempre più vicino, fino a prova contraria, l'agognato momento della proclamazione relativa al poker iridato di Lewis, intanto già messo in cascina dalla Mercedes, a destra. In basso nell'altra pagina, subito dopo il via Verstappen inizia la sua rimonta dal 16° posto in griglia di partenza



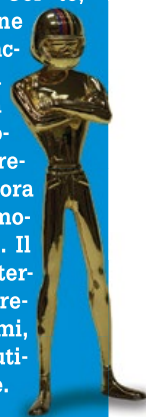


COLOMBO

## MIGLIOR FILM

# MERCEDES

Quarto titolo mondiale Costruttori consecutivo. E, quel che più conta, la Mercedes continua a essere imbattuta all'interno del ciclo turbo-ibrido, malgrado la Ferrari ha saputo e sa essere avversaria ficcante e credibile. Eppure le cifre parlano chiaro: quando mancano tre corse al termine Toto Wolff e Niki Lauda possono festeggiare mandando sul podio proprio James Allison, transfuga Ferrari nonché tra i più recenti asset delle Freccie d'Argento. E non va neppure dimenticato che delle sedici gare 2017 finora disputate il team ne ha fatte complessivamente sue undici, alla lunga tornando a imporre la sua implacabile legge. Certo, specie in questo finale di stagione la W08 non sembra essere macchina ammazza-campionato ed è soprattutto Lewis Hamilton a emergere come fantastico uomosquadra. Eppure il livello delle prestazioni resta elevatissimo e ancora una volta l'affidabilità si sta dimostrando un altro dei punti forti. Il prossimo obiettivo, a lungo termine, è quello di eguagliare il record della Ferrari dell'era Schumi, con sei titoli Costruttori consecutivi. Difficile ma mica impossibile.



## MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

# MAX VERSTAPPEN

La seconda parte della stagione sta esaltando sempre più Max Verstappen, in netta ripresa dopo il momento d'ombra che l'aveva visto uscire dalle zone nobili della classifica tra guai d'affidabilità a lui non imputabili (mica pochi), errorini (alcuni) e fi-

nanco comprensibili falli di frustrazione. No, la parte più incandescente dell'anno, nel bene o nel male, vede tornare sotto le luci dela ribalta il talentuosissimo showman olandese, anche in Texas capace di dare spettacolo con una garona in grado di portarlo in lotta per il podio all'ultimo giro, dopo essersi avviato sedicesimo in griglia. Meravigliosa tutta la rincorsa e da antologia la rimonta finale. La lieve penalizzazione per aver superato i track limits lo priva legittimamente del podio ma non della soddisfazione morale d'aver vissuto un'altra stupenda giornata da campione in divenire. Con quel sorpasso a Raikkonen all'ultimo giro, alla curva 16, che resta, pur nella sua imperfezione finale, ulteriore segnale concreto di un potenziale semplicemente spaventoso.

LA PRESSE





MIGLIOR REGIA

# FERRARI

COLOMBO

**D**ai, dopo tre gare da incubo, qualcosa di normale. Ci voleva proprio. Il fatto è che, dopo lo stupendo scatto in via che lo aveva reso leader per sei giri, Vettel ha sofferto nei primi due stint: il primo, con le ultrasoft, accusando blister alla gomma anteriore sinistra mentre era a 3"4 dal leader Hamilton e il secondo, dal 17esimo al 39esimo giro, con delle non meno deludenti soft. Meglio è andata dal 39esimo passaggio fino alla fine col treno di supersoft usate, che ha restituito il sorriso a Seb e al team. Grazie anche al sorpasso agevolato da Raikkonen al 52esimo giro. Un Kimi fedele gregario, a ritmo indiavolato dopo una fase d'avvio non irresistibile. In ogni caso quello di Austin è l'Ice-man che si vorrebbe vedere in azione in ogni weekend, perché in grado di creare problemi agli avversari e di aiutare tangibilmente il compagno di squadra. Un Seb autore al 51esimo giro di un sorpasso a Bottas - passando tra l'uomo Mercedes e il doppiato Vandoorne, con uno spunto così spettacolare alla curva 1, da dare vita a una delle infilate più belle del campionato. In sintesi, malgrado fosse un weekend complicato assai, la Rossa - con i suoi uomini, nessuno escluso - esce a testa alta.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

# CARLOS SAINZ

**L**'hai voluta la bicicletta? Sì? Be', adesso devi pedalare, caro Carlos. E Carlito Sainz comincia la sua esperienza con la Casa francese spingendo alla grande. Cominciando col mostrarsi fin dalle libere più prestazionale del suo impegnativo compagno di squadra Nico Hulkenberg e dando vita poi a una gara bellissima, tutta col coltello tra i denti, che lo vede cogliere un solido, consistente e premiante settimo posto finale. Verissimo, contro il supercoriaceo Ocon alla fine non c'è niente da fare, visto che il giovane alfiere di Force India quando vuole sa essere uno dei più bravi a difendere la posizione, ma per lo spagnolo neoacquisto del team giallo inizio migliore non ci poteva essere. Con lo stesso Alain Prost, eminenza grigia del team, che non a caso torna a mostrare sorrisi piuttosto smaglianti. La stessa lunga schermaglia con Perez, culminata con una gran bella infilata al 34esimo giro, dimostra che - Verstappen e Vettel a parte -, Sainz è stato il più combattivo della giornata.

LA PRESSE



## I VOTI DEL GRAN PREMIO

| PILOTI   |    | SCUDERIE               |
|--|----|------------------------|
| HAMILTON   | 10 | MERCEDES               |
| VETTEL<br>RAIKKONEN<br>VERSTAPPEN                    | 9  | FERRARI<br>RED BULL    |
| RICCIARDO<br>SAINZ<br>OCON                           | 8  | FORCE INDIA            |
| ALONSO<br>KVYAT<br>PEREZ<br>MASSA                    | 7  | RENAULT                |
| HULKENBERG<br>ERICSSON<br>VANDOORNE                  | 6  | TORO ROSSO<br>WILLIAMS |
| MAGNUSSEN<br>GROSJEAN<br>HARTLEY<br>STROLL<br>BOTTAS | 5  | SAUBER<br>HAAS         |
| WEHRLIN  | 4  | McLAREN                |
|  | 3  |                        |
|  | 2  |                        |
|  | 1  |                        |

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| PILOTA PIÙ COMBATTIVO   | VERSTAPPEN |
| PILOTA MENO COMBATTIVO  | HARTLEY    |
| PILOTA PIÙ SFORTUNATO   | RICCIARDO  |
| PILOTA MENO SFORTUNATO  | VETTEL     |
| SCUDERIA PIÙ EFFICACE   | MERCEDES   |
| SCUDERIA MENO EFFICACE  | SAUBER     |
| SCUDERIA MENO FORTUNATA | RED BULL   |
| SCUDERIA PIÙ FORTUNATA  | WILLIAMS   |

## BOTTAS, DAVVERO UNA GRANDE DELUSIONE

Sotto, Bottas ai ferri corti con Verstappen. In basso, Kvyat, 10° alla fine, davanti a Grosjean. Nell'altra pagina, Vettel riparte dopo un cambio gomme. Più sotto, Sainz, 7°



LA PRESSE

## LA STATUETTA SPEZZATA

# VALTTERI BOTTAS



**U**na gara incolore ci può stare, perfino un periodo no può essere, entro certi limiti, ammissibile. Ma ormai per Valtteri Bottas non è più un semplice campanello d'allarme a suonare, bensì un bel campanone domenicale. Quello azionato a corda e a turno, da un robusto manipolo di chierichetti di campagna. Dal Gran Premio di Gran Bretagna, fatta salva la prestazione-scudo del 2° posto al Gp d'Italia, il finnico specie in gara sfodera prestazioni anomie e per niente incisive. Sembra quasi che ottenuto il target della conferma annuale in chiave 2018 il suo campionato sia terminato in anticipo. Così non è, Valtteri non è certo un tengofamiglia qualsiasi disposto a accontentarsi e di sicuro potrà riprendersi, da qui alla fine dell'anno. Tuttavia sembra ben diverso dal pilota che nella prima parte della stagione aveva ottenuto due vittorie proiettando a tratti un cono d'ombra sul caposquadra Hamilton sia in qualifica che in gara. Del resto, la mediocrità delle recenti prestazioni di Bottas serve altresì a far capire quanto la W08 non sia sempre eccezionale e che a farla sembrare tale ormai sono soprattutto le prestazioni di un Hamilton sempre più stellare. E stella solitaria.

## MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

# DANIIL KVIYAT

**L**a sua presenza a Austin sembrava quasi malinconica, episodica e semi-terminale. A fare da svogliato e smobilato raffronto in seno alla Toro Rosso al nuovo e fresco arrivato Brendon Hartley. E invece no. Perché Daniil Kvyat - che per la cronaca non andava a punti dal Gp di Spagna, ossia da cinque mesi belli filati -, sulle serpentine del Texas è stato autore di una stupenda gara, risultando nettamente più prestazionale, aggressivo e efficace del debuttante neozelandese, costantemente a fondo gruppo in gara e non solo per la sfortunata penalizzazione rimediata in prova, che l'ha costretto a muoversi dall'ultimo posto nello schieramento. A Brendon vanno le sole attenuanti della chiamata last minute. Per il resto, la presunta vittima designata Kvyat si mostra assai più reattivo e interessante della nuova proposta. In fondo anche Palmer, ormai giubilato, a Singapore aveva sfoggiato una prova d'orgoglio. Stavolta è il turno del coriaceo russo, si spera con un riscontro sul suo futuro ben diverso da quello poi ottenuto da Jolyon...



GETTY IMAGES



GP  
USA

L'ATTACCANTE

di Massimo Costa

# Verstappen al fulmicotone

GRAN GARA DI MAX DA 16° A 3° MA POI PENALIZZATO E 4°  
PER AVER SUPERATO I TRACK LIMITS NEL DUELLO CON KIMI

**H**a rimontato, dato spettacolo. Max Verstappen li ha infilati quasi tutti, tanto da guadagnarsi il terzo posto a due curve dalla fine. Ma quando era lì, nell'anticamera del podio, e divertito ed eccitato spiegava a Sebastian Vettel come fosse riuscito a superare Kimi Raikkonen (a dire il vero il tedesco era un po' perplesso), ha visto entrare nello stanzino proprio lui, il finlandese della Ferrari. Ed ha capito al volo, la coppa non l'avrebbe presa lui, ma Kimi. Eh sì, perché in fondo sapeva che per superare Raikkonen, in difficoltà con il consumo della benzina, doveva inventarsi qualcosa di strano e certamente lo ha fatto. Ma mettendo quattro ruote dove non si può. Troppo facile così, si potrebbe obiettare. Ed è quello che hanno messo nero su bianco i commissari di gara restituendo il terzo gradino del podio a Raikkonen e retrocedendo Verstappen in quarta posizione. Una sentenza che farà discutere a

lungo, ma che premia certamente il coraggio dei commissari sportivi che non hanno esitato a cambiare la classifica. Bravi anche, perché la decisione è stata presa con estrema velocità e si è riusciti a mandare sul podio il pilota giusto.

Il Gp di Austin ha offerto spettacolo a volontà, sorpassi veri, resistenze estreme, qualche sportellata e soprattutto alla prima curva non si può dire che i piloti abbiano sempre rispettato le consegne, girando largo spesso e volentieri. Del resto la pista si presta ad andare oltre i limiti, ad osare più del dovuto, regalando spettacolo. Ma non tutto è sempre permesso. Verstappen aveva già rischiato grosso nel sorpasso a Valtteri Bottas, in crisi nera con le gomme. Alla staccata della prima curva dopo il traguardo, l'olandese è arrivato lungo, molto lungo, costringendo Bottas a non sterzare, ad andare nella via di fuga e girare larghissimo. Già questa manovra poteva es-



GETTY IMAGES

sere tranquillamente sanzionata. Ma i commissari sportivi gliela hanno perdonata. Ma la seconda no, non è passata. Christian Horner, team principal Red Bull, ha sputato parole di fuoco: «Sono gli stessi commissari sportivi del Messico 2016, quelli che fecero il casino col podio e i penalizzati fummo sempre noi, anzi, sempre Max. Ho visto piloti che sono andati oltre la linea bianca per tutta la corsa, ma lo ha fatto Verstappen e lo hanno punito. Trovo che sia una decisione sconcertante, non lo hanno neanche ascoltato per sentire le sue ragioni. Max quel podio lo meritava». Horner esagera perché non vi è un obbligo da parte dei commissari sportivi di dover ascoltare il pilota che ha commesso una infrazione. A maggior ragione se chiara ed evidente come quella dell'olandese. Per quanto possa essere sembrata una mossa geniale, in realtà Verstappen ha semplicemente tagliato la pista per sorpassare un avversario. Una furbata che non è passata inosservata. Molto semplice, ma difficile da digerire per chi pensa da sempre di poter comportarsi come meglio crede. ●

GETTY IMAGES



L'OLANDESE  
RIMONTANTE

Gran recupero per Max Verstappen a Austin - qui è davanti alla Force India di Ocon -. Partito 16° l'olandese è giunto 4° solo perché penalizzato per aver superato i track limits durante il duello con Raikkonen

GP  
USA

LA NOVITÀ

di Alessandro Gargantini

ARIA NUOVA

In attesa del Renault, la McLaren e Alonso hanno rinnovato il loro rapporto di collaborazione, prolungandolo a tutto il 2018 e forse oltre, specie se le cose andranno come sperano...



SUTTON-IMAGES.COM

# Alonso rinnovo felice

## FERNANDO RESTA IN McLAREN PER ALMENO TUTTO IL 2018 E QUESTO METTE FINE DUNA SERIE DI RUMORS E SPECULAZIONI

**D**ev'essere una prerogativa delle eccellenze iberiche, quella di frazionare in periodi alcune fasi cruciali della loro vita professionale! Nella pittura la prima parte della parabola di Pablo Picasso è celebre per i periodi blu e rosa, antitetici e contrassegnati dalle differenti emozioni che scaturivano in diverse scelte cromatiche. Fernando Alonso, che invece che dall'Andalusia proviene dalle Asturie, ha invece scelto di scindere la sua seconda fase in McLaren nel periodo Honda e Renault, che per il 36enne di Oviedo appare sino-

nimo di rinascita e condizione indispensabile per aprire un nuovo ciclo che gli potrebbe portare il terzo titolo mondiale. Certo, anche nei momenti più bui, alle prese con i tentennamenti del propulsore della Casa del Sol Levante, il talento dell'ex-ferrarista non si è mai sopito ma adesso si ha la sensazione che nelle sue vene scorra una nuova linfa.

L'annuncio del prolungamento a medio termine del contratto con la McLaren, che lo avrà a bordo almeno fino alla fine del 2018 e che

ha accompagnato con qualche settimana di distanza l'annuncio del passaggio della Casa di Woking ai propulsori Renault, ha rappresentato la notizia principale nel fine settimana del Gran Premio degli Stati Uniti, che anche tradizionalmente coincide con una nuova fioritura dell'asturiano. L'anno scorso, con il quinto posto, Fernando ottenne il miglior risultato stagionale. Quest'anno, invece, Austin ha costituito il punto di demarcazione nella sua seconda esperienza in McLaren. «Il fatto che la squadra abbia scelto i motori Renault non è stato l'elemento decisivo che mi ha portato a continuare a vestire i colori McLaren! - ha tenuto però a precisare Fernando - . Con la Casa francese ho vinto due mondiali. Un'esperienza simile crea senza dubbio un legame indissolubile per tutta la vita. Ma alla base della mia scelta c'è soprattutto un'attenta valutazione delle potenzialità del motore transalpino e delle prestazioni della Red Bull, che ultimamente staziona costantemente nelle primissime posizioni con entrambe le vetture. Sono certo che una scuderia come la McLaren, che non è seconda a nessuna, con Renault troverà le condizioni ideali per tornare a lottare per il titolo».

In Texas, su un tracciato particolarmente temuto per le sue caratteristiche tecniche, il fine settimana di Alonso era cominciato con la rinuncia alla prima sessione di prove libere a causa di problemi idraulici. Lo staff tecnico della squadra inglese aveva l'obiettivo di provare alcune soluzioni anche in chiave 2018 ma a causa dello stop della monoposto i collaudi saranno svolti soltanto in Messico. Un buon bilanciamento generale ha consentito ad Alonso di scattare dalla quarta fila, in ottava posizione, beneficiando della penalizzazione di Max Verstappen.

Al via la vettura dell'asturiano ha subito conquistato una posizione, balzando alle spalle della Ferrari di Kimi Raikkonen. E quando un piazzamento all'interno della zona punti appariva ampiamente alla portata della McLaren e dello spagnolo, un improvviso black-out della power unit lo ha costretto al rientro nella corsia box.

«Anche questa volta, abbiamo buttato via dai sei agli otto punti» è stato il commento dello spagnolo, che poco prima aveva trovato il tempo di scherzare con il muretto box della squadra in merito alla strategia di gara. Archiviato ritiro numero otto stagionale, rimane la sensazione di un nuovo passo in avanti della Mc32 che sta trovando in termini di prestazione delle conferme dai motori Honda che in precedenza non erano mai arrivati. Ma ormai, è inutile negarlo, in McLaren si lavora soprattutto in chiave 2018 e la battuta d'arresto di Austin fa meno male che in passato. ●

GETTY IMAGES



TO  
3



GP  
USA

IL DUELLO

di Alessandro Secchi

ROLEX

# Le due facce della stessa

fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**S**ebbene la loro corsa abbia vissuto una fase centrale in comune, uno in scia all'altro, Kimi Räikkönen e Valtteri Bottas lasciano Austin con un risultato diverso sia per quanto riguarda il risultato che, soprattutto, per l'impatto avuto nel Gran Premio degli Stati Uniti.

Uniti dall'essere seconde guide ormai definite all'interno dei rispettivi team e anche dai numeri di gara portati sulle loro monoposto (#77 per Valtteri, #7 per Kimi), Bottas e Räikkönen hanno offerto prestazioni completamente diverse in relazione alla forza della propria vettura. Il finlandese della Mercedes ha ancora una volta deluso, soprattutto ripensando ad una prima parte di stagione nella quale, quasi incredibilmente, è restato in lotta per il campionato fino a Budapest. Quello della Ferrari, invece, ha dimostrato di essere in palla quanto e più del capitano Sebastian Vettel, al quale ha ancora una volta lasciato la posizione in chiave campionato, per quanto ormai le possibilità di vittoria restino l'impossibile.

Bottas e Räikkönen hanno condiviso, con la Mercedes davanti alla Ferrari, i giri tra il 32° ed il 42° sui 56 totali previsti. Quello che è successo prima e dopo rende invece idea della diversità della gara disputata dai due. La partenza ha visto Valtteri mantenere la terza posizione e vivere da spettato-

**BOTTAS DELUDE  
RAIKKONEN SALE  
SUL PODIO. IN  
TEXAS I NUMERI  
DUE VIVONO  
UN WEEK END  
CON DIVERSI  
DESTINI  
INCROCIATI E  
QUASI UNO IN  
SCIA ALL'ALTRO**

re l'iniziale sorpasso di Vettel sul compagno Hamilton. Kimi, invece, ha perso la posizione su un brillante Ocon con la Force India. Quello dello start può essere considerato fondamentalmente l'unico errore, se così possiamo chiamarlo, del finlandese della Ferrari, il quale ha poi corso all'attacco fino alle fasi finali. Bottas, infatti, ha avuto a che fare sin dalle prime battute con l'arrembante Daniel Ricciardo: i due hanno dato vita per un paio di giri ad un bellissimo duello nel T1. Vistosamente respingere gli attacchi, l'australiano ha poi dovuto guardarsi le spalle dal ritorno di Räikkönen, che dopo essersi liberato di Ocon è tornato sulla Red Bull senza però riuscire a trovare lo spunto per passare. Con Daniel ai box nel corso del 13° giro (e successivamente ritirato), Kimi ha potuto iniziare la sua rincorsa nei confronti del connazionale della Mercedes, recuperando decimi su decimi e portandosi sotto i tre secondi dagli oltre cinque iniziali. Il gioco delle soste ai box, con la Mercedes al pit due giri prima della Ferrari (19° passaggio contro 21°) ha dato respiro a Bottas, ma solo per poco. I sei secondi di vantaggio a soste completate sono progressivamente calati sotto il ritmo di Räikkönen, che in diversi frangenti ha mostrato un passo addirittura migliore rispetto a un Vettel in crisi e sempre più lontano da Hamilton. Ma non solo: una volta completata la rincorsa, intorno



# Finlandia

al 32° giro, la gara si è resa interessante per la possibile formazione di un trenino con Vettel, in seria difficoltà di gomme, seguito da Bottas, Raikkonen e un Max Verstappen indaviolato alle spalle del trio in arrivo dalla 16a posizione di partenza. Kimi, una volta raggiunto Valtteri, ha capito subito che il sorpasso sarebbe stato impresa difficile. Nonostante la Ferrari #7 fosse più in palla della Mercedes nel T1 e nel T3 il lungo rettilineo del T2, ovvero il punto migliore per l'avvicinamento con tanto di DRS, ha rappresentato l'ostacolo maggiore grazie alla maggiore performance mostrata dalla PU montata sulla W08, capace di resistere anche con l'handicap dell'ala mobile a favore della Ferrari.

Una volta liberi da Verstappen e Vettel, rientrati uno dopo l'altro ai box per montare gomme più fresche, Valtteri e Kimi hanno quindi proseguito uno dietro l'altro con la Rossa impegnata ad avvicinarsi il più possibile al termine del T1, in modo da avere lo spunto necessario all'uscita dal tornantino per utilizzare al meglio il DRS. Quando ormai le speranze ferrariste sembravano vane, ecco l'attacco decisivo al 42° passaggio, con una bella frenata ritardata al termine del lungo rettilineo. Qui la strada dei due finlandesi si è divisa, con Kimi in seconda posizione e Valtteri ripreso e superato di forza dai rientranti e velocissimi Vettel, autore di una splendida

**KIMI SPIATTELLA?**  
**Bottas sorride, sopra a destra, anche se dopo una gara rinunciataria come la sua c'è poco da stare allegri.**  
**Sopra, Raikkonen blocca le ruote in frenata**

manovra alla prima curva, e Verstappen, aggressivo come al solito al termine del rettilineo di ritorno. Una volta persa anche la quarta posizione e con gomme alla frutta, la Mercedes è tornata ai box per un cambio gomme di sicurezza, visto l'ampio margine su chi seguiva. Non è stato per niente sicuro, invece, il finale di gara per Raikkonen, che dopo aver lasciato strada al compagno Vettel in ottica classifica, ha subito nel corso dell'ultimo giro un tentativo pazzesco di sorpasso da parte, manco a dirlo, di Verstappen. Manovra riuscita ma subito penalizzata con cinque secondi sul tempo finale, per aver tagliato con tutte e quattro le gomme all'interno di uno dei cordoli che raccordano la lunga curva a destra del T3.

Kimi, in questo modo, ha chiuso a podio una gara in cui avrebbe meritato, per il passo mostrato, di giungere alle spalle di Hamilton legittimando una volta in più la sua riconferma in Ferrari per il 2018. Riconferma che in Mercedes, invece, sembra aver spento l'entusiasmo di Bottas, ancora una volta troppo distante da Hamilton e dagli standard da lui stesso mostrati ad inizio stagione. Inversione di tendenza quasi inspiegabile e che, se ce ne fosse ancora bisogno, dimostra quanto il suo predecessore e (ancora per poco) campione del mondo in carica Nico Rosberg sia stato perfetto nella scorsa stagione. ●



# Sainz settimino d'oro

**V**oleva fortissimamente congedarsi dalla Toro Rosso. E, non appena è stato possibile, ha raggiunto il suo scopo. Quest'anno Carlos Sainz è stato senza dubbio alla base delle fortune della squadra di Faenza, che si trova brillantemente al sesto posto nella graduatoria Costruttori nella scia della Williams, ma davanti ad armate dotate di un potenziale di fuoco decisamente superiore. Il team tricolore in questa fase della stagione per quel che concerne il line-up è alle prese con esperimenti e scommesse dall'esito tutt'altro che scontato e che potrebbero indebolire, anche considerando l'uscita dello spagnolo, la sua posizione. E che fosse il momento di cambiare, non appena toccato il punto più alto raggiungibile con la Toro Rosso, il madrilenio lo aveva compreso da tempo.

La Renault è sempre stata percepita dal ventitreenne spagnolo come un punto d'arrivo e la casella lasciata finalmente libera da Jolyon Palmer ha creato le condizioni giuste per farlo balzare, pur in prestito

**CARLOS  
COMINCIA ALLA  
GRANDE IL SUO  
RAPPORTO CON  
RENAULT GRAZIE  
A UNA GARA  
TUTTA D'ATTACCO  
CHE LO VEDE  
ARRIVARE  
GRAN SETTIMO  
IN SCIA A OCON**

fino alla fine del 2018, sul sedilo di una monoposto transalpina. E il rischio di rientrare alla base al termine del periodo concordato non lo sfiora nemmeno. Anche perché il feeling con il nuovo ambiente di lavoro è stata fulmineo. Ad Austin, i riscontri di Carlos sono stati subito impressionanti. Sin dai primi giri lo spagnolo si è installato sui livelli del tanto apprezzato Nico Hulkenberg grazie ad una immediata reattività nell'adattamento, come confermato dal capo tecnico del Team di Enstone Bob Bell: «Mai visto niente di simile, non ci aspettavamo che Carlos facesse subito così bene. Davvero una bella sorpresa!».

E la settima posizione in griglia ha fatto brillare gli occhi dello staff tecnico Renault, al quale non è parso vero trovarsi il suo deb a stretto contatto con la Force India di Esteban Ocon. Sainz ha infatti mostrato una reattività sorprendente nell'adattarsi ad una vettura completamente sconosciuta, riuscendo a non commettere il benché minimo errore e a

CI TENEVO  
TANTISSIMO  
AD ANDARE IN  
UN TEAM DIRETTA  
EMANAZIONE DI  
UNA GRANDE CASA

CARLOS SAINZ

”

GETTY IMAGES



### BELLA ANCHE LA SFIDA CON PEREZ

In gara, oltre a sfoderare una bella teoria di sorpassi, Sainz è stato protagonista di due duelli rustici con le Force India di Perez, a lato, suoperato al 34° giro per la settima piazza e di Ocon, che si è difeso bene. In basso, Carlos con Lewis Hamilton

LA PRESSE

esprimersi da subito su livelli top. E anche in gara, il nuovo arrivato in casa Renault si è rivelato una vera spina nel fianco delle Force India, che spesso nel corso della stagione erano parse al di fuori della portata delle vetture della factory di Enstone. E sotto la bandiera a scacchi Sainz ha confermato la posizione sullo schieramento di partenza, il settimo, ritagliandosi un posto tra i due piloti della scuderia di Silverstone, a meno di due secondi dal francese di Evreux. Davvero apprezzatissimo è stato nella seconda fase di gara il sorpasso su un impotente Sergio Perez, con il sudamericano di Guadalajara che non è riuscito a contrastare l'attacco della Renault dello spagnolo e l'ha progressivamente visto scomparire dal suo orizzonte. E la manovra di Sainz ha pure fatto sobbalzare sullo sgabello al muretto box Alain Prost, compiaciuto per l'ardore del torello spagnolo. Una combattività che però non ha finito per mandare in crisi gli pneumatici soft nel finale di gara, ben gestiti fino alla fine nonostante l'unica

sosta. Molto positiva anche la prima fase della corsa, con una partenza ben gestita e caratterizzata da una posizione persa a vantaggio del connazionale Fernando Alonso, poi costretto alla resa per una noia alla power unit.

### Meglio di così Sainz non poteva fare

Il cambio di casacca non ha dunque scalfito la concretezza e la prolificità di Sainz, che ha dato il massimo dei punti possibili alla Renault, esattamente garantendo lo stesso livello di servizio che gli aveva garantito tanti apprezzamenti in Toro Rosso. E anche la scuderia italiana ha avuto motivo di soddisfazione pur in assenza del suo talento, dal momento che un ritrovato Daniil Kvyat ha garantito una posizione nella top-ten, riuscendo a combattere per una bella parte di gara con Sergio Perez prima di cedere sul finale a Felipe Massa. L'esordio di Sainz in Renault non poteva avvenire sotto una migliore stella.

### Un cambiamento arrivato nel momento giusto

Ma è proprio Carlos a spiegare l'importanza del cambio di casacca a stagione in corso. «Non è per capriccio che ambivo a debuttare con la Renault prima della fine del campionato, ma per motivi prettamente pratici. In questo modo, posso avere un ruolo attivo nel definire alcuni aspetti della nuova vettura, che sono deliberati a largo anticipo. Ad esempio, la risposta del volante, del servosterzo o dello stesso pedale del freno. Questi saranno tutti elementi fondamentali quando ci ripresenteremo in pista nei primi test del 2018. Inoltre, ci tenevo moltissimo a correre per un team che è diretta emanazione di un Costruttore come la Renault. Avrei però preferito che le restanti corse da qui al termine della stagione fossero su circuiti più classici. Non da ultimo, potrò iniziare a stringere la mia intesa con ingegneri e meccanici, anche perché in Toro Rosso ho imparato che l'aspetto umano è davvero fondamentale». E in Italia lo spagnolo ha creato tanti solidi legami. «Sì, lascio tanti amici e ottimi professionisti. Ma quando si cambia squadra è come quando si cambia fidanzata. Non si può più guardare indietro!». ●



SUTTON-IMAGES.COM



LA PRESSE

GP  
USA

IN RIALZO

di Alessandro Gargantini

# Massa ci crede

CON UNA BELLA PROVA  
IL BRASILIANO HA FINITO  
AL NONO POSTO E SPERA  
NELLA RICONFERMA



Massa e la Williams davanti alla Force India, avversario diretto nelle posizioni alte della classifica Costruttori

**L**a nona posizione di Austin coincide con l'undicesima corsa conclusa in zona punti per Felipe Massa, che vuole fortemente rimanere con la squadra di Grove anche nella prossima stagione e che sul Circuito delle Americhe ha fornito una delle sue prestazioni più convincenti del 2017. Le voci secondo le quali sono sempre più concrete le chance di un clamoroso ritorno di Robert Kubica stanno avendo l'effetto di caricare il pilota brasiliano, fermamente convinto di essere ancora, nel complesso, la miglior scelta per la squadra, sia in termini di costanza e affidabilità di rendimento che di capacità di supportare il processo di crescita di Lance Stroll, che trarrebbe un concreto beneficio dalla sua permanenza. Poco importa che dodici mesi fa Massa avesse annunciato il ritiro della Formula 1: l'esperienza in Williams nel 2017 e le prospettive per il futuro devono averlo rigenerato. La valutazione in merito a quella che sarà la seconda guida del team nella prossima stagione passerà certamente sotto l'attento vaglio di Laurence Stroll, sempre molto abile nel leggere con chiarezza tutte le variabili e pre-

disporre l'ambiente più favorevole per la crescita del suo rampollo. Ed è certamente Stroll Senior che deve essere persuaso sulla bontà di una scelta favorevole all'efferrista.

Tornando al fine settimana di Felipe Massa, sin dal venerdì c'è stato il solito lavoro di preparazione al Gran Premio, passato da una prima validazione dei set-up di base e allo svolgimento di alcuni run di test, per poi validare in un lavoro incrociato con Lance Stroll il comportamento degli pneumatici, con il sudamericano che ha provato le soft e le ultrasoft, mentre il nordamericano le supersoft ed ultrasoft. Se nei due primi turni di prove libere il trentaseienne di San Paolo è rimasto ampiamente all'interno della top-ten; nella sessione di qualifica meno di un decimo l'ha tenuto fuori dalla top-ten, a vantaggio di Sergio Perez. La retrocessione di Max Verstappen per la sostituzione di alcuni componenti della power-unit gli ha poi consentito di scattare dalla quinta fila.

«Non avevo comunque particolari rimpianti dopo le qualifiche: il mio giro è stato pulito e oltre non si poteva andare. Do-

po la giornata di venerdì ero ottimista ma purtroppo gli altri sono riusciti a migliorarsi molto di più di noi e ci sono passati davanti».

Si spiega anche così la posizione di Massa alle spalle di Fernando Alonso e di Carlos Sainz. Le Force India sono al momento considerate una spanna sopra, con la quarta posizione nella graduatoria costruttori ben salda nelle mani della scuderia del Northamptonshire.

Per la gara Paddy Lowe ha provato a rimescolare le carte con una strategia inedita, che ha visto entrambe le Fw40 prendere il via con le ultrasoft, per passare alle supersoft dopo un primo stint di gara particolarmente lungo, che per il sudamericano si è protratto fino al trentesimo giro di gara. Una scelta che ha fatto retrocedere Massa fino alla dodicesima piazza, poi risalito sino al nono posto finale che consente alla scuderia inglese di mantenere il quinto posto fra i Costruttori. Una prestazione dunque positiva ma probabilmente non al punto da risultare decisiva nella decisione in merito alla tanto agognata riconferma. ●

LA PRESSE

GP  
USA

RIENTRI E DEBUTTI

di Massimo Costa

# Hartley buono alla prima

**IL NEOZELANDESE HA DEBUTTATO BENE CON LA TORO ROSSO.  
LO RIVEDREMO? E KVYAT ARTIGLIA UN PUNTO**

**C**hi l'avrebbe detto alla vigilia che la Toro Rosso sarebbe uscita dai cancelli del circuito di Austin con un punticino in più in classifica? Con una squadra ricostruita in fretta e furia dopo il passaggio di Carlos Sainz alla Renault e il viaggio in Giappone di Pierre Gasly (poi rivelatosi inutile causa monzone che ha annullato la gara decisiva della Super Formula), il team diretto da Franz Tost ha potuto tirare un sospiro di sollievo. Perché il richiamato alle armi Daniil Kvyat, anziché presentarsi in tono dimesso e rassegnato (addirittura, ha dovuto cedere la sua vettura a Sean Gelael nel primo turno di prove libere) ha tirato fuori una grinta e una velocità che pareva aver dimenticato nei precedenti appuntamenti. Bravo in qualifica, quando ha concluso non lontano dalla Top 10, Kvyat ha di-

sputato una gara saggia, che lo ha portato al decimo posto finale. Terza volta a punti per lui. «È stata la mia miglior gara del 2017 - ha detto il ragazzo di Mosca che aveva saltato Sepang e Suzuka per lasciare spazio a Pierre Gasly. - È stato un peccato non poter reggere l'assalto di Massa nel finale, che mi ha preso il nono posto. Purtroppo avevo poca aderenza per via delle gomme consumate». Deve avere una forza mentale notevole Kvyat, che ha disputato una stagione al di sotto delle aspettative nel confronto con Sainz, per tornare in macchina e riuscire a disputare un fine settimana onorevolissimo: «Ho fatto un reset mentale, nel team abbiamo mescolato alcune cose dando a ciascuno nuove motivazioni. E tutto ha funzionato a meraviglia». Dall'altra parte del box un felice e sereno



Brendon Hartley. Anche se ancora doveva salire in macchina e già era stato informato che sarebbe partito ultimo per via delle penalità, 25 posizioni, dovute alla sostituzione della power unit e sue componenti.

Il neozelandese però se l'è cavata egregiamente considerando che non aveva mai prova-

to la Toro Rosso e non saliva su una F.1 addirittura dal 2012, quando fece un test a Magny-Cours per la Mercedes. Non ha commesso errori per tre giorni. Non ha superato la Q1 ma ha girato sui tempi di Ericsson e Stroll. E in gara ha visto il traguardo, in 13esima posizione, davanti a Grosjean, Ericsson e Magnussen. Roba da non crederci: «Penso proprio che stasera non dormirò», ha detto Hartley dopo il Gp. «Sarà impossibile riuscirci perché rivedrò a occhi aperti ogni istante della gara. Non ho fatto una gran partenza, me l'aspettavo. Poi ho affrontato diverse battaglie e sono soddisfatto di come è andata. Ci sono ancora molte cose che devo apprendere e spero di poter avere un'altra possibilità».

L'avrà? Lo sapremo mentre As arriva in edicola. Gasly riprenderà il suo posto a Città del Messico, rimane da vedere se la Toro Rosso deciderà di tenere Kvyat, del quale conosce ogni sfaccettatura, o preferirà dare una seconda chance ad Hartley. ●

## TORI SCALPITANTI

Il debuttante Hartley non ha deluso ma anche Kvyat ha strappato applausi con il decimo posto che ha portato un punticino alla Toro Rosso



GETTY IMAGES

# Kubica va avanti



SUTTON-IMAGES.COM

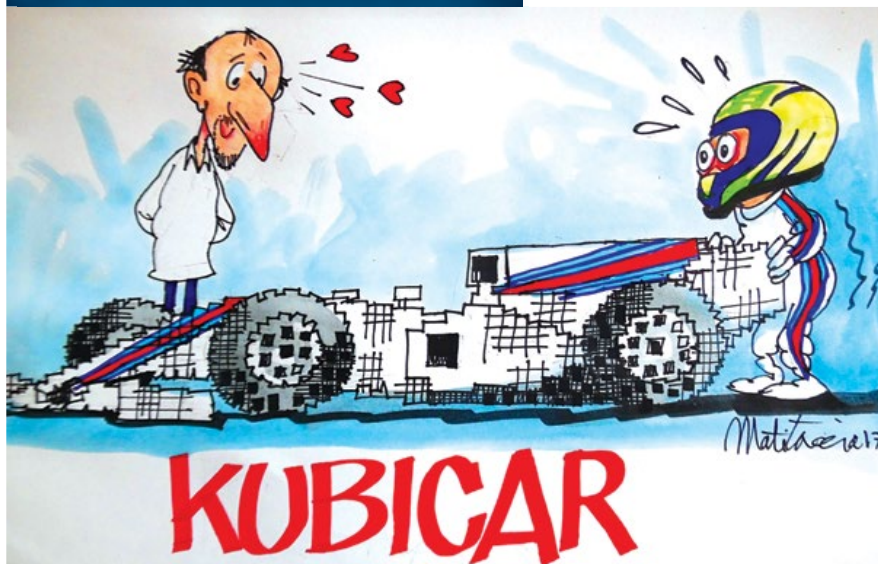
**LE PRIME PRESE DI CONTATTO CON LA WILLIAMS, PER ORA IN VERSIONE 2014, VENGONO GIUDICATE POSITIVE. ANCHE SE NEL DOMANI NON C'È ALCUNA CERTEZZA. E IL TEAM PRENDE TEMPO IN ATTESA DI DECIDERE**

**S**ilverstone e Hungaroring sono alle spalle. La nuova esperienza coltivata in casa Williams sembra aver soddisfatto sia i responsabili della squadra inglese sia Robert Kubica. Non si è saputo granché di queste due sessioni di test sostenute dal polacco con la monoposto del 2014, e utilizzata anche da Paul Di Resta nella seconda giornata in Ungheria. La Williams ha optato per una comunicazione nordcoreana, parole inutili e di giubilo per la felicità delle truppe, neanche uno straccio di immagine. Ma perché mai? Evidentemente gli uffici stampa della F.1, in questo caso quello del team di Grove, pensano che gli appassionati, la stampa, siano da ammaestrare come pare a loro in barba a ogni minima regola basilare nonostante in pista vi fosse un personaggio di fama mondiale. Ma tant'è. Da indiscrezioni raccolte nel paddock di Austin si è appreso che il test sostenuto da Kubica è stato positivo, il pilota ha risposto bene alle simulazioni di qualifica e ai long-run. Ora resta da capire se a Robert saranno concesse ulteriori prove e se realmente la Williams lo vorrà impiegare al fianco di Lance Stroll. Intanto è arrivata la benedizione di Bernie Ecclestone, che seppur ufficialmente fuori dai giochi, continua ad operare a modo suo da dietro le quinte. Mr.E non si è fat-

to problemi nel dire: «*Ma cosa aspettano in Williams ad annunciare Kubica?*», ben conscio che il ritorno in F.1 del polacco creerebbe un clamore globale aumentando ancora di più l'interesse verso il Mondiale. Ma nel team di Frank Williams non sembrano avere troppa fretta. Paddy Lowe, responsabile tecnico dal quale ci si attende una vettura 2018 che faccia dimenticare le ultime monoposto uscite dalla factory, ha detto che vuole valutare con calma e che la scelta finale non sarà condizionata dagli sponsor. Si era infatti detto che la Martini avrebbe spinto per Kubica, un personaggio che fa la differenza per qualsiasi azienda di livello internazionale. Hanno un po' sorpreso le parole rilasciate recentemente da Felipe Massa che senza mezzi termini si è auto sponsorizzato afferman-

do che ogni altra scelta all'infuori di lui sarebbe incomprensibile in quanto il team sa bene quanto lui può dare alla squadra. Certamente, Massa è un faro per la Williams e lo è stato soprattutto quest'anno, con le nuove regole e un rookie da svezare. Un avvertimento insomma, una sorta di «*senza di me non andate da nessuna parte*». Massa pretende anche di sapere se sarà della partita nel 2018 o no, prima del Gp del Brasile, penultimo appuntamento stagionale. Forse perché, nel caso gli venga dato il benservito, organizzerà un'altra festa di addio nella gara di casa? Ma Lowe non sembra essersi impressionato dalla richiesta di Massa affermando: «*Ci prenderemo tutto il tempo che ci servirà per decidere chi ingaggiare al fianco di Stroll*». ●

## domenicaserre





di Mario Donnini

LA MATEMATICA?  
DAI, IN F.1 È SOLO  
UN'OPINIONE.  
E PURE  
SBAGLIATA



SUTTON-IMAGES.COM

# Quando le statistiche non dicono la verità

**Quanto conta** una partenza al palo, oggi, rispetto a una pole di un'era diversa? Per esempio a me 'sto discorso 2017 di Lewis Hamilton a quota 72 che manda tutti in brodo di giuggiole a ogni pole che fa segnare può anche stare bene, eppure, parlando di statistiche, record e punteggi comparati in F.1, mi sembra si stia complessivamente imboccando una strada che porta a dire un sacco di menzogne molto precise e niente più.

Da un punto di vista filosofico-qualitativo la pole divenne cemento pericoloso, sfida strappacuore, esplosione energetica di volontà di potenza caduca, nietzscheana e metafora d'estremo ineguagliato, negli Anni '80.

Cioè quando, in piena era turbo, si prendeva parte alle qualificazioni con una monoposto che rispetto a quella per la gara se andava bene aveva in comune solo telaio e accendisigari. Visto che le tenerissime gomme da qualifica duravano praticamente un giro e certe volte meno, il motore era studiato per vivere il tempo della pipì d'un gatto con la cistite e in panza le F.1 stazzavano non più d'un bicchiere di benzina.

Financo, quando le regole lo consentivano, la pressione del turbo poteva alzarsi a vita persa e i freni, i primissimi freni in carbonio, funzionavano a dir tanto il tempo di pestarli venti, trenta volte e poi s'incolavano per sempre. Hasta la vista, baby. Fu questa la F.1 che tanti piloti della vecchia generazione non riuscirono a metabolizzare finendo eiettati via e fu appunto questa la F.1 dei bolidi quasi intenibili che invece esaltò Ayrton Senna.

Il quale da poleman seriale divenne superpoleman non perché aritmeticamente avesse assommato più partenze al palo degli altri, ma in quanto logicamente e filosoficamente, oltre che praticamente, aveva dimostrato d'essere il migliore, il

più veloce, il più eroicamente efficace in un'era nuova, spietata, esagerata, affascinante e cattiva, che per poco sarebbe proseguita e da lì in poi mai più sarebbe tornata.

Per questo i meravigliosi miracoli velocistici di Lewis Hamilton, con la regola del parco chiuso che scatta un attimo dopo la fine delle qualifiche peraltro calmierandole retroattivamente, rappresentano un'altra cosa. Mica dico migliore o peggiore, ma incontroabile. Punto.

Per rispetto di Senna, della F.1 e del buon senso - anche se la famiglia di Ayrton signorilmente ha omaggiato il neo recordman super pole-sitter Hammer - , di queste cose e di tali confronti per amor di logica e di vera storia non bisognerebbe neanche parlarne. Evitando anche di tirare in ballo Schumi che di pole ne ha poche più di Ayrton e poche meno di Lewis, ma è figlio di una filosofia altra e disomogenea rispetto a quelle di entrambi i rivali.

Così come quando si parla di assiduità e di presenze è inutile che sbandierino le 323 partenze di Barrichello. Rubens ha corso in F.1 dal 1993 al 2011, cioè 19 stagioni, nell'era in cui il Circus era più sicuro, vivibile e sostenibile, con una media di 17-18 Gp all'anno.

Mutatis mutandis bisogna scendere in 25esima posizione complessiva per trovare Graham Hill, capace di correre 176 Gp dal 1958 al 1975, quindi di continuare a correre per 18 incredibili stagioni consecutive, fino a 46 anni d'età, quando la F.1 a più alta mortalità della storia disputava pochi Gp ma sulla Nordscheife, a Casablanca, sulla vecchia Spa, a Clermont Ferrand, a Mosport, Watkins Glen e chi più ne ha più ne metta.

È e resta il Baffo il vero eroe e recordman di presenze, altro che Barrichello o chi altri. Sennò è come dire che 6 anni di Vietnam sono poca cosa rispetto a uno che ha

trascorso 7 stagioni alla scuola militare della Cecchignola. Con tutto rispetto, neh. Essù, dai, non ci prendiamo per il culo.

Eppoi altre cose mi stanno sul gozzo. Anche i cambiamenti di punteggi, che hanno allargato la zona punti ai primi otto dal 2003 al 2009 e ai primi dieci dal 2010 a oggi, hanno riscritto la storia creando nuovi dettami valutativi assai più generosi, salvifici e buonisti di quelli di un tempo.

È così che un decimo posto, ossia un puntaccio purchessia, per una piccola squadra ora può fruttare titoloni sui media di tutto il mondo e una forbice tra 30 e 40 milioni di dollari a fine anno, in premi Fom.

Ah sì? Ecco, io vorrei una storia delle corse più giusta che risarcisse e ridesse lustro a piccole grandi imprese neanche preistoriche, quali i quattro arrivi in top ten di Piercarlo Ghinzani nel 1984 con l'Osella-Alfa Romeo, l'8° posto del grandissimo Gabriele Tarquini in Canada 1988 con la Coloni, il 9° posto di Diniz con la Forti in Italia 1995, due bei decimi posti della Fondmetal 1991-1992 con Grouillard e van de Poele o gli infiniti e ignoratissimi piazzamenti in top ten della Minardi, per culminare con lo stupefacente e mai premiato 7° posto di Nicola Larini con la Lambo a Phoenix 1991. Eccellenze italianissime, meravigliose, inorgoglianti e vergognosamente dimenticate, mai censite, mai premiate. Se lo fossero state, la storia, la loro storia, avrebbe preso strade meritatamente diverse.

Invece sono saltate a piè pari dalla statistica che in F.1 vede la Marussia censita nella nicchia degli immortali e gli altri, tanti dei nostri ma non solo dei nostri, condannati all'oblio eterno pur avendo combinato assai di più disponendo di molto meno in tasca. Ciò detto, un simpatico consiglio: i Gran Premi non sono materia scientifica, ma caldamente letteraria, perciò piantiamocela coi pallottolieri e ragioniamo unendo testa a anima e cuore. ●



# Messico senza nuvole

DOPO AUSTIN LA F.1 VA SUBITO SUL CIRCUITO INTITOLATO AI FRATELLI RODRIGUEZ. E PROVA A SFATARE LA TRADIZIONE

**L**ewis Hamilton ha conquistato in Texas la sua undicesima pole position stagionale. Da quando è in F.1 l'inglese è partito 72 volte davanti a tutti, ovvero nel 35% dei Gp disputati. E sono statistiche che stanno assumendo dimensioni sempre più impressionanti, anche perché si accompagnano ai risultati della domenica.

Tuttavia, perlomeno in questa qualifica, non si è più manifestata quella superiorità imponente delle Mercedes nei confronti delle Ferrari che aveva caratterizzato la Q3 di un anno fa. Dodici mesi fa le Q3 americane erano infatti state un disastro per le Rosse ricacciate in terza fila ben più vicino alle Force India che alle Red Bull. Sabato scorso Vettel ha invece chiuso secondo a due decimi e mezzo da Hamilton facendo registrare un miglioramento di ben tre secondi rispetto alla stagione 2016. Raikkonen ha fermato il cronometro quattro decimi e mezzo dopo Lewis (ovvero 2,5 secondi meglio del 2016) e se fosse riuscito a mettere insieme i suoi migliori intertempi avrebbe potuto partire dalla terza casella in griglia invece che quinto. Tanto per dare un peso a queste performance segnaliamo che in un anno Hamilton e le due Red Bull sono scese nel giro secco di circa due secondi. Poi è vero che la gara è stata tutt'altro che esaltante, ma crediamo sia comunque conveniente (e serio) ricordarci tutti dov'erano le Rosse un anno fa ed il lavoro che hanno messo insieme finora gli uomini di Maranello.

## Stella... filante

Detto questo, prima di elaborare oggettivamente i rilievi cronometrici delle qualifiche identificando i consueti parametri di sintesi, vale la pena dare uno sguardo alle velocità rilevate dalla speed trap in fondo al lungo rettilineo centrale del circuito, per intenderci quello che immette nel tor-

tuo settore ricco di curve e controcure che esaltano le qualità telaistiche ed aerodinamiche delle vetture. Ebbene, salta subito agli occhi la differenza abissale tra la McLaren-Honda di Alonso che ha fatto registrare 310 km/h e la Mercedes di Hamilton e la Force India di Perez che invece non hanno segnato venti di più. Un'enormità a cui comunque siamo ormai stati abbastanza abituati in queste ultime travagliate stagioni della power-unit giapponese.

## Ma il misto aiuta

Peraltro non possiamo fare a meno di notare che nel giro secco Fernando ha fermato il cronometro due secondi dopo Lewis ma un decimo prima del pilota messicano, dimostrazione più che mai evidente che le qualità velocistiche sul dritto non sono assolutamente discriminanti ad Austin. D'altra parte l'avevamo scritto la settimana scorsa... il primo e l'ultimo settore del circuito texano premiano assai le qualità aerodinamiche e telaistiche.

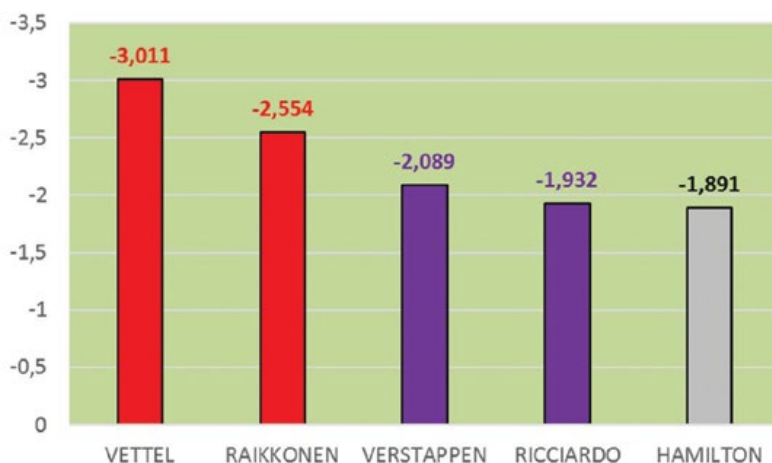


GETTY IMAGES

E ne abbiamo una conferma oggettiva sulla Mappatura delle Efficienze che come al solito sintetizza in modo oggettivo le performance delle vetture in qualifica discriminando tra efficienza in rettilineo ed efficienza in curva. Alonso si trova nella parte sinistra della mappa a valori molto bassi di efficienza in rettilineo, ma risulta perfettamente allineato al top per quanto riguarda la performance in curva, ovvero molto vicino ai drivers di Mercedes, Ferrari e Red Bull. Non è la prima volta in questa stagione che Alonso è entrato in Q3 compensando le carenze motoristiche con le qualità della sua vettura. Ma non l'avevamo ancora mai visto perfettamente allineato ai migliori per quanto riguarda l'efficienza in curva e crediamo che questo sia un messaggio abbastanza indicativo di quello che potrebbe capitare la prossima stagione sulla vettura di Woking con il cambio di fornitore della power-unit.

Per quanto riguarda i primi sei piloti in griglia, emerge ancora una volta il minor

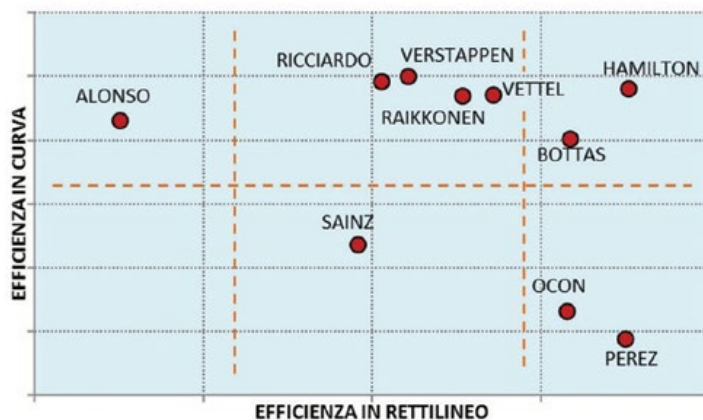
## RED BULL INSEGUE IL RENDIMENTO FERRARI





Vettel resiste ad Hamilton alla prima curva dopo il via ad Austin: purtroppo non è bastato...

## McLAREN BENE IN CURVA



rendimento di Bottas soprattutto se comparato con quanto mostrato dal suo compagno di squadra. In qualifica, ma poi anche nella gara di domenica. Infine risulta abbastanza evidente che il cammino di avvicinamento delle Red Bull all'efficienza in rettilineo delle Ferrari è in fase molto avanzata. Come efficienza in curva sono state al top fin dall'inizio dell'anno. Ed il formidabile recupero in gara di Verstappen sta a coronamento delle performance emerse già in qualifica.

### Messico circuito antico

Ora però stop alle analisi sul Gp in Texas. Occorre voltare subito pagina perché vetture, ricambi e attrezzature vanno impacchettate e spostate in Messico nello storico circuito intitolato ai fratelli Rodriguez in cui la F.1 è tornata due stagioni fa dopo ben 23 anni di pausa. Nel frattempo il tracciato è stato rivisto dal solito Hermann Tilke, il quale, come già ad Austin, non ha fatto un brutto lavoro nemmeno qui. Di-

ciamo che è riuscito a non snaturare alcune caratteristiche fondamentali che hanno fatto la Storia di questo circuito. Per esempio, il lunghissimo rettilineo principale è rimasto intatto, così come l'allungo (Recta Transera) che seguiva una coppia di curve piuttosto lente.

Certo è che nel settore centrale Tilke non è riuscito a frenare il suo impulso a segmentare di più la successione di curve che nella versione originale erano delle Esse ampie ed armoniose. E poi ha dimezzato la curva che era un po' il simbolo di questo circuito, ovvero la Peraltada. Una curva che all'epoca "aveva talmente tanti bump che alla fine del weekend dovevi farti rifare i denti", secondo un'efficacissima citazione del sempre brillante Johnny Herbert. Bump che, tra l'altro, erano disseminati un po' su tutto il tracciato ma che oggi non ci sono comunque più grazie alla riasfaltatura totale. In effetti, oggi l'ultima curva del tracciato non è più il lungo tornante velocissimo simile alla Parabolica

di Monza. E' diventato una curva che apre verso il rettilineo del traguardo dopo un tratto tortuoso "Tilke Style", ricavato all'interno dell'ex stadio del baseball, che mette in evidenza le qualità dei telai in termini di motricità.

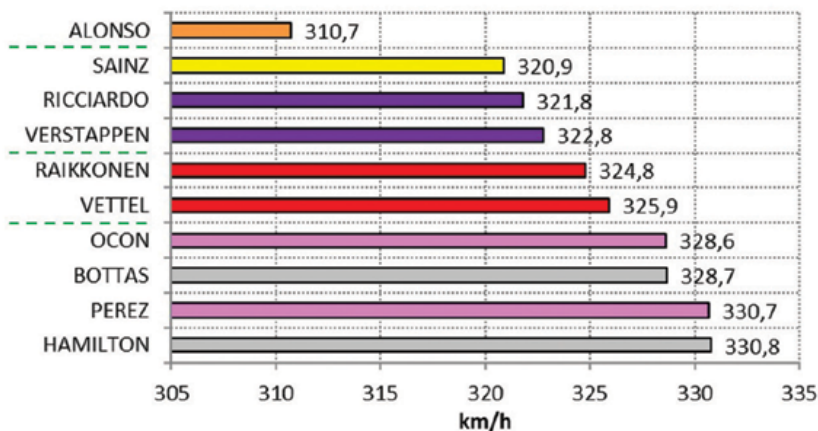
Nonostante le modifiche quello messicano rimane però ancora, di fatto, un circuito come quelli di una volta. Anche come spazi di fuga ai lati della pista. Un circuito dove, tra l'altro, è sempre stato abbastanza agevole sorpassare.

Due anni fa si arrivò a Città del Messico con i saldi di fine stagione. I giochi per il titolo erano già fatti, i rapporti di forza più che consolidati e gli sviluppi erano focalizzati alla stagione successiva. Quindi, sotto il sole messicano non ci fu proprio niente di nuovo, se non fosse per il grandissimo pubblico. Come sempre, le Mercedes furono imprevedibili con Rosberg che si piazzò davanti sia in qualifica che in gara ad un Hamilton ormai rilassato per l'obiettivo mondiale raggiunto. Certo, per le Ferrari fu un Gp da dimenticare con entrambi i piloti ritirati. Seb finì contro le barriere a 21 giri dalla fine, Kimi fu invece vittima di un incidente di gara con il connazionale Bottas.

Dodici mesi fa lo scenario vide i due piloti Mercedes giocarsela a parti invertite, Rosberg era leader confidente e Hamilton in rabbiosa quanto improbabile rimonta. Vinse Lewis su un Nico comunque serenamente davanti nel Mondiale. Dietro di loro ci fu un pasticcio con Verstappen terzo al traguardo ma penalizzato per taglio di chicane (proprio come domenica scorsa), rimpiazzato prima da Vettel a sua volta retrocesso per guida scorretta. Alla fine ne godette Ricciardo. Insomma, non si può certo dire che il ritorno in terra messicana abbia finora portato grande fortuna alla Ferrari, ma si può sempre rimediare...●

## HAMILTON RIFILA 20 KM/H SUL DRITTO AD ALONSO!

SPEED TRAP



GP  
USA

VISTO CON VINCENZO SOSPIRI di Alessandro Bucci

# Show stellare ad Austin

**Ex pilota** e attuale team manager del suo omonimo team impegnato in diverse categorie del motorsport, Vincenzo Sospiri nel corso della sua sterminata carriera ha gareggiato anche negli Stati Uniti d'America, prendendo parte al campionato Irl sul finire degli Anni '90. Nell'arco di quella breve esperienza centrò un bellissimo secondo posto a Loudon e una grandiosa prima fila alla 500 Miglia di Indianapolis, risultati che contribuirono a conferire al pilota romagnolo il meritato premio di rookie of the year. Plurivincitore nelle categorie minori, Sospiri fu test driver Benetton nel 1996, prima di imbarcarsi l'anno successivo nella sfortunatissima avventura con la Lola Mastercard, durata nemmeno un Gp a causa dei problemi finanziari del team. In coppia con Emmanuel Collard, Vincenzo conquistò il titolo per due anni consecutivi ('98 e '99) nella categoria sport-prototipi al volante della Ferrari 333-SP, prima di ritirarsi dalle corse nei panni di pilota e intraprendere la sua prima avventura con il team Euronova in veste di team manager e scopritore di talenti. Sospiri ha gradito molto lo spettacolo andato in scena ad Austin, dicendosi favorevolmente colpito dai tanti sorpassi cui abbiamo assistito.

**- Vincenzo, che aggettivo useresti per definire la partenza di Vettel?**

«*Ottima. Se si è portato all'interno e Hamilton non ha potuto nulla. Si sono appena toccati, ma si è trattato di un normale contatto di gara.*»

**- Grande corpo a corpo tra Ricciardo e Bottas, non il primo duello tra i due quest'anno. Ti è piaciuto?**

«*Eccome! È stata una gara spettacolare, tutti i piloti hanno compiuto bellissimi sorpassi.*»

**- Quando Hamilton ha attaccato e sopravanzato Vettel per la prima piazza si è sentito il sonoro boato del pubblico. Un entusiasmo che non vedevamo da tempo.**

«*Effettivamente sì. Hamilton negli Stati Uniti è un idolo, ha vinto ben sei gare compresa anche Indianapolis 2007. Lewis ha sempre guidato benissimo ed è in un momento magico, supportato da una macchina perfetta. Peccato per Ricciardo, il cedimento del motore ci ha privato di un ulteriore protagonista nel finale.*»

**- Mercedes forse superiore alla Ferrari ad Austin, ma Lewis ci ha messo tantissimo di suo. Quarto campionato Costruttori consecutivo per il team tedesco.**



COLOMBO

**SOSPIRI GIUDICA LA CORSA AMERICANA COME UNA DELLE PIU BELLE DELLA STAGIONE, DICENDOSI RAMMARICATO PER LA STRATEGIA DELLA FERRARI E PER IL PODIO SCIPPATO A VERSTAPPEN**

**HAMILTON È IN GRAN FORMA, NEGLI USA È UN IDOLO ED È SUPPORTATO DA UNA W08 PERFETTA**

LEWIS HAMILTON

”

«*Stranamente la vettura di Bottas non era allo stesso livello di quella di Hamilton, oppure il finlandese non ha guidato come Lewis. Invece Raikkonen inizialmente andava molto più forte di Vettel, non so se sia stata una questione di settaggio delle macchine o di strategia con le gomme. Forse qualcuno non ha reagito in tempo.*»

**- Dopo una brutta partenza, in gara si è rivisto il Raikkonen dei tempi d'oro. Alla Ferrari non sarebbe convenuto invertire la strategia però?**

«*L'hanno capito quando Verstappen ha iniziato a rimontare sulle Ferrari. Il Cavallino era convinto della superiorità della Mercedes e puntava agli altri gradini del podio, ma non hanno notato che Raikkonen andava fortissimo e era opportuno agire prima. Certo, avrebbe reagito anche Hamilton, ma una maggiore prontezza avrebbe messo in condizione la Ferrari di lottare maggiormente con Mercedes. Quanto a Kimi, tanto di cappello. È un ragazzo che ha dato molto alla Formula Uno e continua ad essere un fattore. Sulle piste che predilige emerge sempre un po' di più.*»



- **Impossibile non emozionarsi dinanzi ai capolavori di Verstappen.**

«Max ha realizzato un super capolavoro! Mi dispiace che lo abbiano tirato giù dal podio: penalizzarlo per aver oltrepassato il track limit è stata un'idiocia. Queste cose generano malumore sia nei piloti che nel pubblico, Max meritava ampiamente il podio. Nel weekend di gara c'è chi ha tagliato molto di più e non è stato mosso un dito!».

- **Un tuo giudizio sulla prima gara di Sainz con Renault.**

«Carlos si era già messo in evidenza nel corso della sua carriera, ma ritrovarsi Verstappen come compagno di squadra non è stato semplice. Lo spagnolo ha fatto un'ottima gara ed ha dato filo da torcere ad un pilota bravo ed esperto come Hulkenberg».

- **La griglia di partenza ha visto il solito stravolgimento per via delle penalità. Ci libereremo mai di questa piaga?**

«Purtroppo non so risponderti, bisognerebbe sentire con i piani alti. Mi piaceva molto la Formula Uno dei tempi di Ayrton Senna, di Nigel Mansell ed

**KING HAMILTON**  
**GRAN PROTAGONISTA**  
 Lewis Hamilton, sopra, infila Seb Vettel e dà inizio a quella che poi si rivelerà una vera e propria fuga per la vittoria. La undicesima per la Mercedes quest'anno e la nona per il campionesimo inglese

Alain Prost. All'epoca era una vera massima serie e il pilota faceva eccome la differenza».

- **Che ne pensi del tracciato di Austin?**

«È un circuito bellissimo, che si snoda su varie altitudini. Un tracciato che fornisce ai piloti il vantaggio di avvicinarsi all'avversario e di poterlo sorpassare non solo in rettilineo, ma anche in frenata nelle staccate e nella parte mista».

- **Non posso non chiederti un tuo ricordo sull'esperienza che hai maturato negli Stati Uniti d'America. Penso ad esempio al podio di Loudon o alla prima fila che cogliesti ad Indy.**

«Gli Stati Uniti all'epoca davano altre opportunità ai piloti meritevoli, aprendo maggiori strade. Mi dispiace non aver avuto una vera chance in F.1 per diversi motivi, ma negli Usa mi hanno trattato benissimo e ancora oggi ringrazio tutte le persone che hanno lavorato con me e che mi hanno permesso di raggiungere i miei risultati, non solo in America. Quando ho smesso di gareggiare, il mio obiettivo è stato quello di dare un'occasione ai giovani piloti con la mia squadra corse». ●

COINVOLTO IL TECNICO ITALIANO PER STUDIARE I NUOVI PROPULSORI

# MARMORINI IN AIUTO ALL'ASTON MARTIN

IN CHIARO

IN TV PIÙ GP IN DIFFERITA NEL 2018

La Tv di stato italiana sembra intenzionata a non mollare la massima serie, ma sarà probabilmente costretta a trasmettere più Gp in differita rispetto alla stagione corrente, passando dagli attuali sei a nove. Le 21 gare in calendario del 2018 vedranno diversi appuntamenti europei durante il periodo estivo, incluso il ritorno di piste storiche come Hockenheim e Le Castellet e questo aspetto potrebbe penalizzare la trasmissione dei Gp in differita. Stando alle voci circolate nel paddock, alcune gare verranno trasmesse in chiaro e in diretta su Tv8, il canale creato da Nuova Società Televisiva Italiana, una società appartenente al gruppo di Sky Italia. Ricordiamo infatti che la Fom aveva stabilito a 9 i Gp concessi alla Tvpubblica.

In ottica 2021, quando in Formula Uno debutteranno i nuovi motori, il team Aston Martin ha coinvolto il tecnico toscano Luca Marmorini per la definizione dei futuri propulsori. Con un passato in Ferrari e Toyota in veste di capo dei motori, Marmorini sarà chiamato a studiare quelle che potranno essere le future regole che, almeno in teoria, ridurranno i costi d'ingresso, favorendo così un numero maggiore di costruttori nel grande Circus. Il marchio inglese Aston Martin entrerà in Formula Uno a partire dalla prossima stagione come main sponsor della scuderia Red Bull, ma non è escluso un debutto futuro da motorista nella categoria regina. Aston Martin ha tenuto a precisare che Marmorini, attualmente, non è stato firmato come dipendente ma esclusivamente come consulente, dal momento che sarà necessaria l'adesione del marchio di Gaydon alle future regole. Proprio in questi giorni Liberty Media ha presentato i risultati finanziari intavolando una discussione sui piani futuri. I nuovi proprietari del Circus avvanzeranno la proposta dei nuovi motori probabilmente a fine mese, con i costruttori che saranno chiamati a prendere una decisione. Andy Power, a.d. Aston Martin, ha sottolineato come le nuove power-unit dovranno necessariamente tenere d'occhio i costi, pena vedere sempre meno costruttori nel grande Circus. «Luca Marmorini ci sta fornendo una consulenza, mentre Aston Martin continuerà a valutare quali possono essere le opzioni per la power-unit del 2021» ha dichiarato un portavoce Aston Martin, chiarendo l'attuale situazione: «Non abbiamo assunto nessuno a tempo pieno che lavori su un motore di Formula Uno, ma rimane aperto uno spazio di valutazione per l'azienda. Proseguiamo la nostra partecipazione alle riunioni del working group sui motori».



«Luca Marmorini ci sta fornendo una consulenza, mentre Aston Martin continuerà a valutare quali possono essere le opzioni per la power-unit del 2021» ha dichiarato un portavoce Aston Martin, chiarendo l'attuale situazione: «Non abbiamo assunto nessuno a tempo pieno che lavori su un motore di Formula Uno, ma rimane aperto uno spazio di valutazione per l'azienda. Proseguiamo la nostra partecipazione alle riunioni del working group sui motori».



A STROLL E MAGNUSSEN

## DUE PENALTY D'OSTRUZIONE

Durante le qualifiche ad Austin ben due piloti sono stati penalizzati rei di aver ostacolato un avversario, ricevendo tre posizioni di penalità in griglia. Per quanto concerne Stroll in Q1 ha compiuto un brusco scarto sulla destra nell'ultima curva per dare (eccessivamente) spazio a Kvyat, finendo però per bloccare Grosjean, che stava spraggiungendo intento a completare il suo giro. La Fia ha specificato che il team Williams avrebbe dovuto avvertire il canadese. Quanto a Magnussen, il danese ha invece ostacolato Pérez in Q1 tra curva 13 e 14, costringendolo ad usare un set extra di gomme per il giro cronometrato successivo.

LOTTA CONTRO I TUMORI

## COLOR ROSA SOLIDARISTICO

Ottobre è mese di sensibilizzazione alla lotta contro i tumori al seno anche per la F1. La bandella delle gomme Pirelli Ultra soft, da fuoca è divenuta rosa e Force India ha selezionato storie di donne vittime del cancro al seno, eleggendo due vincitrici il cui nome è stato inserito sulla livrea.

LENTE D'INGRANDIMENTO



Nastro rosa solidaristico, al paddock, per la lotta contro il tumore al seno. A sinistra, Prost, sotto, Hamilton e, nell'altra pagina, un'immagine di Steiner, team principal Haas. Sopra, Verstappen, confermato tre anni alla Red Bull e a destra, "Hammer" alla Nasa. A sinistra, la Masolin versione meccanico Force India e l'ex presidente Usa Bill Clinton





LA POSSIBILITÀ C'È

## PORSCHE, VOGLIA DI F.1?

La Porsche, che già al Gp d'Italia aveva avanzato la possibilità di un ritorno nella massima serie, è tornata a far parlare di sé grazie ad un'immagine 3D diffusa da Motorsport TV, che ha mostrato un'animazione di una vettura di F1 con la livrea ufficiale della Casatedesca. Lutz Meschke, vice presidente del consiglio di amministrazione Porsche, è tornato a parlare della possibilità di un ritorno del marchio tedesco nel grande Circus, anche se non è ancora chiaro se in veste di costruttore o di team.

HAMILTON AFFASCINATO

## TUTTI PAZZI PER LA NASA

Hamilton ha ben pensato di recarsi al Centro Spaziale della Nasa in Texas per trascorrere una giornata decisamente fuori dal comune, così come Daniel Ricciardo e Max Verstappen interagendo con le sofisticate apparecchiature presenti all'interno.

HA MOMENTANEAMENTE SOSTITUITO URWIN

# BALDISSERRI AL MURETTO WILLIAMS

**L**uca Baldisserrì, ingegnere in Ferrari nell'epoca d'oro del Cavallino con Michael Schumacher e poi direttore della Ferrari Driver Academy, da un paio d'anni ha lasciato Maranello gestendo la carriera del debuttante canadese Lance Stroll.

L'assenza dell'ingegnere di pista James Urwin ad Austin per motivi familiari ha portato la Williams a promuovere temporaneamente Baldisserrì al muretto e, stando alle indiscrezioni emerse in questi giorni, l'ingegnere bolognese sarà chiamato in altre occasioni nei tre appuntamenti restanti in calendario.



SUPER FORMULA... OUT

## FREGATURA PER GASLY!

Pierre Gasly, al debutto con Toro Rosso a partire dal Gp della Malesia sostituendo Daniil Kvyat, ad Austin ha ceduto il sedile a Brandon Hartley per provare a giocare il titolo con il rivale Hiroaki Ishiura nella Super Formula. Sfortunatamente per il francese, un tifone ha causato la cancellazione della gara, vedendo il sopracitato nipponico vincere il titolo per mezzo punto sul francesino del vivaio Red Bull. Una vera e propria beffa.

FINITE LE SPECULAZIONI: VERSTAPPEN È STATO BLINDATO DALLA CASA

## MAX ALTRI TRE ANNI CON LA RED BULL

Il team austriaco ha messo a tacere le voci di mercato su Max Verstappen rinnovando il contratto dell'olandese per altri tre anni. Il figlio di Jos, felice per il proseguimento del suo futuro, ha commentato così l'estensione del suo contratto: «In Red Bull hanno sempre creduto in me, accogliendomi nel loro programma giovani quando avevo 16 anni e facendomi debuttare l'anno dopo in F1. Abbiamo ambizioni simili». Eloquenti le parole di Chris Horner seguite al rinnovo del numero 33: «Aver rinnovato con Verstappen a lungo ci consentirà di costruire un team che ci porterà ad ottenere le vittorie desiderate». Stupito, invece, il compagno di Max Daniele Ricciardo, contrariato dalla tempistica del rinnovo dell'olandese.



Button col suo libro e a destra, Usain Bolt sulla linea di partenza. Sopra, Alonso... matador e la star dell'hockey Teemu Selanne con Kimi



# Ferrari non molla

**LA CASA DI MARANELLO SI CONFERMA TRA I TEAM PIÙ ATTIVI NEGLI SVILUPPI AERODINAMICI, DESTANDO INTERESSE GRAZIE ANCHE ALL'INTRODUZIONE DI UN NUOVO DIFFUSORE EVOLUTO**

**T**ante, anche questa settimana, le novità tecniche viste in pista. Tra le più attive negli sviluppi aerodinamici sicuramente la Ferrari che tenta il tutto per tutto e si gioca le sue ultime carte nel disperato tentativo di rimanere in corsa per il titolo iridato piloti.

A destare molto interesse è stata sicuramente l'introduzione di un nuovo diffusore, chiara evoluzione di quello che si era visto in Ungheria durante i test di inizio agosto.

Come si può vedere nell'immagine di comparazione il nuovo diffusore possiede un canale centrale più ampio - vedi freccia gialla **fig.1** - che permette di aumentare il cuneo d'espansione favorendo così l'estrazione dal fondo vettura.

Modificati anche i due slot centrali, ora spostati verso l'alto e resi - vedi tratteggio in rosso - più rettilinei, modifica che consente un miglior soffiaggio dell'aria verso l'alto favorendo l'effetto "upwash" e quindi una depressione nella zona bassa che aiuta il diffusore nel lavoro estrattivo. Per favorire ancor di più l'"upwash" e generare allo stesso tempo carico sono state aggiunte due piccole alette - vedi frecce verdi **fig.1** - ai lati della struttura deformabile.

Tutte queste modifiche dovrebbero aumentare la quantità di carico ottenibile dal diffusore e, quindi, permettere di scaricare le ali riducendo la resistenza all'avanzamento della monoposto e migliorando, pertanto, l'efficienza aerodinamica complessiva.

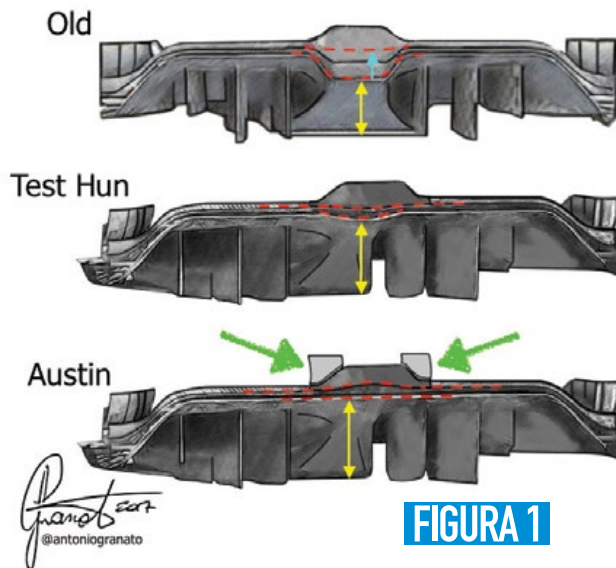
Nella zona posteriore della Sf70-H altre modifiche sono state apportate nella porzione di fondo davanti alle gomme posteriori. Ridotte, ancora, ulteriormente da 5 a 4 gli slot che permettono di ridurre le turbolenze delle gomme, - vedi tratteggio in rosso **fig.2** - evidentemente i tecni-

ci di Maranello ritengono che sia più efficace una soluzione con un minor numero di soffiaggi.

Un ulteriore aggiornamento ha interessato l'ala anteriore. Ridotta la lunghezza della paratia verticale esterna, è stato aggiunto un piccolo profilo aerodinamico tra la fine della paratia ed il flap, - vedi **fig.3** evidenziato in giallo - in modo da rendere più efficace lo spostamento dell'aria all'esterno delle gomme anteriori e migliorare, anche in questo caso, la penetrazione aerodinamica della vettura.

Sempre molto elaborate le soluzioni pre-

parate da Peter Podromou in McLaren che evidenziano lo studio maniacale anche di piccolissimi dettagli. In Texas Alonso e Vandoorne hanno potuto disporre di un'ala addirittura dotata di 7 slot di soffiaggio sui flap superiori che in questo modo potranno incrementare il carico generabile. Nella figura 4 gli slot aggiunti nella parte interna ed esterna dell'ala anteriore. Modifiche anche in casa Williams con il deflettore, già modificato a Singapore, ora fissato a sbalzo senza più il supporto verticale che sorreggeva l'elemento più avanzato, vedi **fig.5**.



**FIGURA 1**



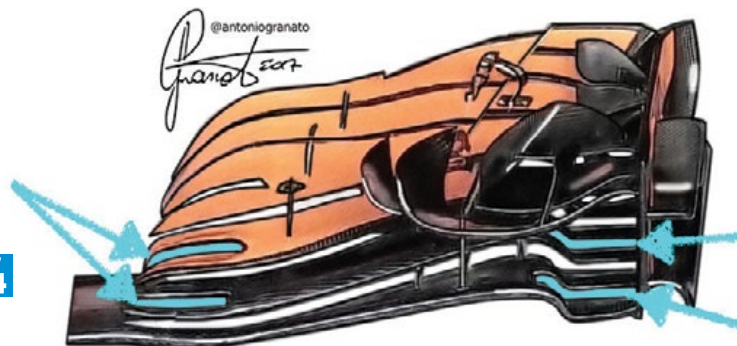
**FIGURA 2**



**FIGURA 3**



**FIGURA 5**



**FIGURA 4**

A CURA  
DI MICHELE MERLINO  
[WWW.FORIX.COM](http://WWW.FORIX.COM)

STATI UNITI | 17ª gara del  
mondiale F1 | 22 ottobre  
2017 | Circuit of the Americas  
(5,513 km) | Distanza: 308,405  
km | Giri: 56 | Condizioni  
atmosferiche: sole in qualifica  
e in gara



### COSÌ AL TRAGUARDO

| POSIZIONE | PUNTI | PILOTA                      | VEETTURA  | GIRI | TEMPO E<br>DISTACCO | MEDIA KM/H | GIRO VELOCE | AL GIRO |
|-----------|-------|-----------------------------|---|------|---------------------|------------|-------------|---------|
| 1°        | 25    | L. Hamilton (Gran Bretagna) | Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+ | 56   | 1.33'50"991         | 197.169    | 1'38"776    | 48      |
| 2°        | 18    | S. Vettel (Germania)        | Ferrari SF70H - Ferrari 062                           | 56   | a 10"143            | 196.814    | 1'37"766    | 51      |
| 3°        | 15    | K. Raikkonen (Finlandia)    | Ferrari SF70H - Ferrari 062                           | 56   | a 15"779            | 196.618    | 1'38"809    | 42      |
| 4°        | 12    | M. Verstappen (Paesi Bassi) | Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13                        | 56   | a 16"768 (g)        | 196.583    | 1'38"060    | 39      |
| 5°        | 10    | V. Bottas (Finlandia)       | Mercedes F1 W08 EQ Power+ - Mercedes F1 M08 EQ Power+ | 56   | a 34"967            | 195.952    | 1'37"767    | 54      |
| 6°        | 8     | E. Ocon (Francia)           | Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+         | 56   | a 1'30"980          | 194.034    | 1'40"499    | 53      |
| 7°        | 6     | C. Sainz (Spagna)           | Renault R.S.17 - Renault R.E.17                       | 56   | a 1'32"944          | 193.967    | 1'40"462    | 43      |
| 8°        | 4     | S. Pérez (Messico)          | Force India VJM10 - Mercedes F1 M08 EQ Power+         | 55   | a 1 giro            | 193.548    | 1'40"851    | 14      |
| 9°        | 2     | F. Massa (Brasile)          | Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+             | 55   | a 1 giro            | 193.530    | 1'40"131    | 36      |
| 10°       | 1     | D. Kvyat (Russia)           | Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17                     | 55   | a 1 giro            | 193.319    | 1'40"971    | 19      |
| 11°       |       | L. Stroll (Canada)          | Williams FW40 - Mercedes F1 M08 EQ Power+             | 55   | a 1 giro            | 192.578    | 1'39"666    | 38      |
| 12°       |       | S. Vandoorne (Belgio)       | McLaren MCL32 - Honda RA617H                          | 55   | a 1 giro            | 192.522    | 1'40"349    | 27      |
| 13°       |       | B. Hartley (Nuova Zelanda)  | Toro Rosso STR12 - Renault R.E.17                     | 55   | a 1 giro            | 192.394    | 1'39"979    | 47      |
| 14°       |       | R. Grosjean (Francia)       | Haas VF-17 - Ferrari 062                              | 55   | a 1 giro            | 192.175    | 1'41"259    | 36      |
| 15°       |       | M. Ericsson (Svezia)        | Sauber C36 - Ferrari 059/5                            | 55   | a 1 giro (h)        | 191.946    | 1'41"041    | 42      |
| 16°       |       | K. Magnussen (Danimarca)    | Haas VF-17 - Ferrari 062                              | 55   | a 1 giro            | 191.410    | 1'37"893    | 51      |

### NON CLASSIFICATI

|  |  |                          |                                 |    |            |         |          |    |
|--|--|--------------------------|---------------------------------|----|------------|---------|----------|----|
|  |  | F. Alonso (Spagna)       | McLaren MCL32 - Honda RA617H    | 24 | Motore     | 190.044 | 1'41"537 | 21 |
|  |  | D. Ricciardo (Australia) | Red Bull RB13 - TAG Heuer RB13  | 14 | Motore     | 191.993 | 1'40"102 | 14 |
|  |  | P. Wehrlein (Germania)   | Sauber C36 - Ferrari 059/5      | 5  | Incidente  | 171.154 | 1'47"073 | 2  |
|  |  | N. Hülkenberg (Germania) | Renault R.S.17 - Renault R.E.17 | 3  | Press.olio | 181.075 | 1'44"270 | 2  |

### VELOCITÀ ALLA CURVA 12

180 PRIMA DELLA CURVA

### QUALIFICAZIONI

|            |       |
|------------|-------|
| Hamilton   | 330.8 |
| Pérez      | 330.7 |
| Bottas     | 328.7 |
| Ocon       | 328.6 |
| Massa      | 326.1 |
| Vettel     | 325.9 |
| Raikkonen  | 324.8 |
| Magnussen  | 324.4 |
| Stroll     | 323.7 |
| Grosjean   | 323.5 |
| Verstappen | 322.8 |
| Wehrlein   | 322.5 |
| Ericsson   | 321.8 |
| Ricciardo  | 321.8 |
| Sainz      | 320.9 |
| Hülkenberg | 319.8 |
| Hartley    | 319.8 |
| Kvyat      | 319.8 |
| Vandoorne  | 314.8 |
| Alonso     | 310.7 |

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

| SQUADRA     | PILOTA     | MOTORISTA      | MOTORE TERMICO | TURBO | MGU-H | MGU-K | PACCO BATTERIE | CENTRALINA ELETTRONICA |
|-------------|------------|----------------|----------------|-------|-------|-------|----------------|------------------------|
| MERCEDES    | HAMILTON   | MERCEDES       | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 3                      |
| MERCEDES    | BOTTAS     | MERCEDES       | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 3                      |
| RED BULL    | RICCIARDO  | RENAULT        | 5              | 5     | 6     | 3     | 3              | 3                      |
| RED BULL    | VERSTAPPEN | RENAULT        | 6              | 5     | 6     | 3     | 4              | 4                      |
| FERRARI     | VELTEL     | FERRARI        | 5              | 5     | 5     | 4     | 4              | 4                      |
| FERRARI     | RAIKKONEN  | FERRARI        | 4              | 4     | 4     | 4     | 4              | 4                      |
| FORCE INDIA | PEREZ      | MERCEDES       | 4              | 4     | 4     | 4     | 2              | 2                      |
| FORCE INDIA | OCON       | MERCEDES       | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 2                      |
| WILLIAMS    | MASSA      | MERCEDES       | 4              | 4     | 4     | 4     | 3              | 2                      |
| WILLIAMS    | STROLL     | MERCEDES       | 4              | 4     | 4     | 4     | 2              | 2                      |
| MCLAREN     | ALONSO     | HONDA          | 8              | 10    | 10    | 8     | 7              | 6                      |
| MCLAREN     | VANDOORNE  | HONDA          | 9              | 11    | 11    | 8     | 6              | 6                      |
| TORO ROSSO  | HARTLEY    | RENAULT        | 6              | 5     | 6     | 3     | 5              | 5                      |
| TORO ROSSO  | KVYAT      | RENAULT        | 5              | 5     | 6     | 3     | 3              | 4                      |
| HAAS        | GROSJEAN   | FERRARI        | 4              | 4     | 4     | 4     | 4              | 4                      |
| HAAS        | MAGNUSSEN  | FERRARI        | 4              | 4     | 4     | 4     | 4              | 4                      |
| RENAULT     | HULKENBERG | RENAULT        | 5              | 5     | 6     | 4     | 4              | 4                      |
| RENAULT     | SAINZ      | RENAULT        | 5              | 6     | 6     | 3     | 4              | 4                      |
| SAUBER      | ERICSSON   | FERRARI (2016) | 4              | 4     | 4     | 4     | 4              | 4                      |
| SAUBER      | WEHRLIN    | FERRARI (2016) | 4              | 4     | 4     | 4     | 4              | 4                      |

### RECORD PISTA

#### SUL GIRO IN PROVA

##### NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+)  
1'33"108 media 213,158 km/h  
Primato precedente:  
L.Hamilton (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016)  
1'34"999 media 208,915 km/h

#### SUL GIRO IN GARA

##### NUOVO

S.Vettel (Ferrari SF70H)  
1'37"766 media 203,003 km/h  
Primato precedente:  
S.Vettel  
(Red Bull RB8/Renault, 2012)  
1'39"347 media 199,772 km/h

#### SULLA DISTANZA

##### NUOVO

L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+)  
1h33'50"991  
Primato precedente:  
L.Hamilton (McLaren MP4-27/Mercedes, 2012)  
1h35'55"269 media 192,911 km/h

## PROVE LIBERE

### VENERDÌ 20 OTTOBRE

|                | 1ª SESSIONE | 2ª SESSIONE |
|----------------|-------------|-------------|
| 1° Hamilton    | 1'36"335    | 1'34"668    |
| 2° Verstappen  | 1'37"339    | 1'35"065    |
| 3° Vettel      | 1'36"928    | 1'35"192    |
| 4° Bottas      | 1'36"979    | 1'35"279    |
| 5° Ricciardo   | 1'39"366    | 1'35"463    |
| 6° Raikkonen   | 1'37"598    | 1'35"514    |
| 7° Alonso      | s.t.        | 1'36"304    |
| 8° Massa       | 1'37"570    | 1'36"460    |
| 9° Pérez       | 1'37"861    | 1'36"481    |
| 10° Ocon       | 1'37"808    | 1'36"490    |
| 11° Sainz      | 1'38"093    | 1'36"529    |
| 12° Hülkenberg | 1'38"904    | 1'36"534    |
| 13° Kvyat      | s.t.        | 1'36"761    |
| 14° Magnussen  | 1'38"408    | 1'37"285    |
| 15° Vandoorne  | 1'37"352    | 1'37"463    |
| 16° Stroll     | 1'38"534    | 1'37"788    |
| 17° Hartley    | 1'39"267    | 1'37"987    |
| 18° Wehrlein   | s.t.        | 1'38"165    |
| 19° Ericsson   | 1'40"448    | 1'38"262    |
| 20° Grosjean   | 1'39"336    | 1'38"387    |
| 21° Gelael     | 1'40"406    | s.t.        |
| 22° Leclerc    | 1'40"828    | s.t.        |

### SABATO 21 OTTOBRE

|               | 3ª SESSIONE |
|---------------|-------------|
| 1° Hamilton   | 1'34"478    |
| 2° Vettel     | 1'34"570    |
| 3° Bottas     | 1'34"692    |
| 4° Raikkonen  | 1'34"755    |
| 5° Verstappen | 1'35"103    |
| 6° Massa      | 1'35"344    |
| 7° Hülkenberg | 1'35"608    |
| 8° Sainz      | 1'35"650    |
| 9° Ricciardo  | 1'35"723    |
| 10° Pérez     | 1'35"802    |
| 11° Ocon      | 1'35"965    |
| 12° Stroll    | 1'36"118    |
| 13° Alonso    | 1'36"239    |
| 14° Vandoorne | 1'36"599    |
| 15° Hartley   | 1'36"818    |
| 16° Magnussen | 1'37"271    |
| 17° Ericsson  | 1'37"319    |
| 18° Wehrlein  | 1'37"807    |
| 19° Grosjean  | 1'37"891    |
| 20° Kvyat     | 1'38"500    |

### NOTE

- (a) Penalità di 3 posizioni per aver ostacolato dei rivali in qualifica.
- (b) Penalità di 30 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit aggiuntivi.
- (d) Penalità di 20 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit aggiuntivi.
- (e) Penalità di 15 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit aggiuntivi.
- (f) Penalità di 25 posizioni per utilizzo di componenti della Power Unit aggiuntivi.
- (g) Penalità di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio.
- (h) Penalità di 5" per aver causato un incidente.

## POLE POSITION

| SABATO 21 OTTOBRE |                           |          | QUALIFICHE |          |        | SETTORI |        |    |
|-------------------|---------------------------|----------|------------|----------|--------|---------|--------|----|
|                   |                           |          | 1ª         | 2ª       | 3ª     | 1ª      | 2ª     | 3ª |
| 1° Hamilton       | Mercedes F1 W08 EQ Power+ | 1'34"822 | 1'33"437   | 1'33"108 | 24"861 | 37"434  | 30"660 |    |
| 2° Vettel         | Ferrari SF70H             | 1'35"420 | 1'34"103   | 1'33"347 | 25"008 | 37"700  | 30"639 |    |
| 3° Bottas         | Mercedes F1 W08 EQ Power+ | 1'35"309 | 1'33"769   | 1'33"568 | 24"988 | 37"525  | 30"935 |    |
| 4° Ricciardo      | Red Bull RB13             | 1'35"991 | 1'34"495   | 1'33"577 | 25"140 | 37"642  | 30"795 |    |
| 5° Raikkonen      | Ferrari SF70H             | 1'35"649 | 1'33"840   | 1'33"577 | 24"914 | 37"723  | 30"805 |    |
| 6° Verstappen     | Red Bull RB13             | 1'34"899 | 1'34"716   | 1'33"658 | 24"937 | 37"806  | 30"720 |    |
| 7° Ocon           | Force India VJM10         | 1'35"849 | 1'35"113   | 1'34"647 | 25"409 | 37"895  | 31"317 |    |
| 8° Sainz          | Renault R.S.17            | 1'35"517 | 1'34"899   | 1'34"852 | 25"351 | 38"095  | 31"296 |    |
| 9° Alonso         | McLaren MCL32             | 1'35"712 | 1'35"046   | 1'35"007 | 25"421 | 38"227  | 31"171 |    |
| 10° Pérez         | Force India VJM10         | 1'36"358 | 1'34"789   | 1'35"148 | 25"342 | 38"088  | 31"236 |    |
| 11° Massa         | Williams FW40             | 1'35"603 | 1'35"155   |          | 25"456 | 38"302  | 31"338 |    |
| 12° Kvyat         | Toro Rosso STR12          | 1'36"073 | 1'35"529   |          | 25"531 | 38"368  | 31"630 |    |
| 13° Vandoorne     | McLaren MCL32             | 1'36"286 | 1'35"641   |          | 25"607 | 38"599  | 31"435 |    |
| 14° Grosjean      | Haas VF-17                | 1'36"835 | 1'35"870   |          | 25"535 | 38"726  | 31"592 |    |
| 15° Hülkenberg    | Renault R.S.17            | 1'35"740 | N.P.       |          | 25"827 | 38"311  | 31"602 |    |
| 16° Ericsson      | Sauber C36                | 1'36"842 |            |          | 26"002 | 38"902  | 31"938 |    |
| 17° Stroll        | Williams FW40             | 1'36"868 |            |          | 25"806 | 38"995  | 31"803 |    |
| 18° Hartley       | Toro Rosso STR12          | 1'36"889 |            |          | 26"057 | 38"796  | 32"036 |    |
| 19° Wehrlein      | Sauber C36                | 1'37"179 |            |          | 26"205 | 38"790  | 32"120 |    |
| 20° Magnussen     | Haas VF-17                | 1'37"394 |            |          | 25"999 | 39"235  | 32"160 |    |

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

## GRIGLIA DI PARTENZA

|          |                                       |                                       |
|----------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1ª FILA  | 5 Vettel<br>Ferrari 1'33"347          | 44 Hamilton<br>Mercedes 1'33"108      |
| 2ª FILA  | 3 Ricciardo<br>Red Bull 1'33"577      | 77 Bottas<br>Williams 1'33"568        |
| 3ª FILA  | 31 Ocon<br>Force India 1'34"647       | 7 Raikkonen<br>Ferrari 1'33"577       |
| 4ª FILA  | 14 Alonso<br>McLaren 1'35"007         | 55 Sainz<br>Renault 1'34"852          |
| 5ª FILA  | 19 Massa<br>Williams 1'35"155         | 11 Perez<br>Force India 1'35"148      |
| 6ª FILA  | 8 Grosjean<br>Haas 1'35"870           | 26 Kvyat<br>Toro Rosso 1'35"529       |
| 7ª FILA  | 94 Wehrlein<br>Sauber 1'37"179        | 9 Ericsson<br>Sauber 1'36"842         |
| 8ª FILA  | 33 Verstappen<br>Red Bull 1'33"658(e) | 18 Stroll<br>Williams 1'36"868(a)     |
| 9ª FILA  | 27 Hulkenberg<br>Sauber s.t.(d)       | 20 Magnussen<br>Haas 1'37"394(a)      |
| 10ª FILA | 2 Vandoorne<br>McLaren 1'35"641(b)    | 39 Hartley (f)<br>Toro Rosso 1'36"889 |

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



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

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

## MONDIALE PILOTI

|     |               | TOTALE | AUSTRALIA 26/3 | CINA 9/4 | BAHRAIN 16/4 | RUSSIA 30/4 | SPAGNA 14/5 | MONACO 28/5 | CANADA 11/6 | AZERBAIJAN 25/6 | AUSTRIA 9/7 | G.BRETAGNA 16/7 | UNGHERIA 30/7 | BELGIO 27/8 | ITALIA 3/9 | SINGAPORE 17/9 | MALESIA 1/10 | GIAPPONE 8/10 | STATI UNITI 22/11 | MESSICO 29/10 | BRASILE 12/11 | ABU DHABI 26/11 |
|-----|---------------|--------|----------------|----------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|-------------|-----------------|---------------|-------------|------------|----------------|--------------|---------------|-------------------|---------------|---------------|-----------------|
| 1°  | L. Hamilton   | 331    | 18             | 25       | 18           | 12          | 25          | 6           | 25          | 10              | 12          | 25              | 12            | 25          | 25         | 25             | 18           | 25            | 25                | -             | -             | -               |
| 2°  | S. Vettel     | 265    | 25             | 18       | 25           | 18          | 18          | 25          | 12          | 12              | 18          | 6               | 25            | 18          | 15         | (i.)           | 12           | (m.)          | 18                | -             | -             | -               |
| 3°  | V. Bottas     | 244    | 15             | 8        | 15           | 25          | (m.)        | 12          | 18          | 18              | 25          | 18              | 15            | 10          | 18         | 15             | 10           | 12            | 10                | -             | -             | -               |
| 4°  | D. Ricciardo  | 192    | (m.)           | 12       | 10           | (m.)        | 15          | 15          | 15          | 25              | 15          | 10              | (i.)          | 15          | 12         | 18             | 15           | 15            | (m.)              | -             | -             | -               |
| 5°  | K. Raikkonen  | 163    | 12             | 10       | 12           | 15          | (i.)        | 18          | 6           | (14°)           | 10          | 15              | 18            | 12          | 10         | (i.)           | (m.)         | 10            | 15                | -             | -             | -               |
| 6°  | M. Verstappen | 123    | 10             | 15       | (m.)         | 10          | (i.)        | 10          | (m.)        | (m.)            | (i.)        | 12              | 10            | (m.)        | 1          | (i.)           | 25           | 18            | 12                | -             | -             | -               |
| 7°  | S. Pérez      | 86     | 6              | 2        | 6            | 8           | 12          | (13°)       | 10          | (i.)            | 6           | 2               | 4             | (17°)       | 2          | 10             | 8            | 6             | 4                 | -             | -             | -               |
| 8°  | E. Ocon       | 73     | 1              | 1        | 1            | 6           | 10          | (12°)       | 8           | 8               | 4           | 4               | 2             | 2           | 8          | 1              | 1            | 8             | 8                 | -             | -             | -               |
| 9°  | C. Sainz      | 54     | 4              | 6        | (i.)         | 1           | 6           | 8           | (i.)        | 4               | (m.)        | (i.)            | 6             | 1           | (14°)      | 12             | (m.)         | (i.)          | 6                 | -             | -             | -               |
| 10° | F. Massa      | 36     | 8              | (14°)    | 8            | 2           | (13°)       | 2           | (i.)        | (m.)            | 2           | 1               | (m.)          | 4           | 4          | (11°)          | 2            | 1             | 2                 | -             | -             | -               |
| 11° | N. Hülkenberg | 34     | (11°)          | (12°)    | 2            | 4           | 8           | (m.)        | 4           | (i.)            | (13°)       | 8               | (17°)         | 8           | (13°)      | (m.)           | (16°)        | (m.)          | (m.)              | -             | -             | -               |
| 12° | L. Stroll     | 32     | (m.)           | (i.)     | (i.)         | (11°)       | (16°)       | (15°)       | 2           | 15              | 1           | (16°)           | (14°)         | (11°)       | 6          | 4              | 4            | (m.)          | (11°)             | -             | -             | -               |
| 13° | R. Grosjean   | 28     | (m.)           | (11°)    | 4            | (i.)        | 1           | 4           | 1           | (13°)           | 8           | (13°)           | (m.)          | 6           | (15°)      | 2              | (13°)        | 2             | (14°)             | -             | -             | -               |
| 14° | K. Magnussen  | 15     | (m.)           | 4        | (m.)         | (13°)       | (14°)       | 1           | (12°)       | 6               | (m.)        | (12°)           | (13°)         | (15°)       | (11°)      | (m.)           | (12°)        | 4             | (14°)             | -             | -             | -               |
| 15° | S. Vandoorne  | 13     | (13°)          | (m.)     | (m.)         | (14°)       | (i.)        | (i.)        | (14°)       | (12°)           | (12°)       | (11°)           | 1             | (14°)       | (m.)       | 6              | 6            | (14°)         | (12°)             | -             | -             | -               |
| 16° | F. Alonso     | 10     | (m.)           | (m.)     | (14°)        | (m.)        | (12°)       | -           | (16°)       | 2               | (i.)        | (m.)            | 8             | (m.)        | (17°)      | (i.)           | (11°)        | (11°)         | (m.)              | -             | -             | -               |
| 17° | J. Palmer     | 8      | (m.)           | (13°)    | (13°)        | (i.)        | (15°)       | (11°)       | (11°)       | (m.)            | (11°)       | (m.)            | (12°)         | (13°)       | (m.)       | 8              | (15°)        | (12°)         | -                 | -             | -             | -               |
| 18° | P. Wehrlein   | 5      | (m.)           | -        | (11°)        | (16°)       | 4           | (i.)        | (15°)       | 1               | (14°)       | (17°)           | (15°)         | (m.)        | (16°)      | (12°)          | (17°)        | (15°)         | (i.)              | -             | -             | -               |
| 19° | D. Kvyat      | 5      | 2              | (m.)     | (12°)        | (12°)       | 2           | (14°)       | (m.)        | (m.)            | (16°)       | (15°)           | (11°)         | (12°)       | (12°)      | (i.)           | -            | -             | 1                 | -             | -             | -               |
| 20° | M. Ericsson   | 0      | (i.)           | (15°)    | (m.)         | (15°)       | (11°)       | (i.)        | (13°)       | (11°)           | (15°)       | (14°)           | (16°)         | (16°)       | (18°)      | (i.)           | (18°)        | (i.)          | (15°)             | -             | -             | -               |
| 21° | A. Giovinazzi | 0      | (12°)          | (i.)     | -            | -           | -           | -           | -           | -               | -           | -               | -             | -           | -          | -              | -            | -             | -                 | -             | -             | -               |
| 22° | P. Gasly      | 0      | -              | -        | -            | -           | -           | -           | -           | -               | -           | -               | -             | -           | -          | -              | (14°)        | (13°)         | -                 | -             | -             | -               |
| 23° | B. Hartley    | 0      | -              | -        | -            | -           | -           | -           | -           | -               | -           | -               | -             | -           | -          | -              | -            | -             | (13°)             | -             | -             | -               |

N.C.: J. Button; P. di Resta.

## MONDIALE COSTRUTTORI

|     |             |     |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |   |   |   |
|-----|-------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|
| 1°  | Mercedes    | 575 | 18/15 | 25/8  | 18/15 | 12/25 | 25/0  | 6/12  | 25/18 | 10/18 | 12/25 | 25/18 | 12/15 | 25/10 | 25/18 | 25/15 | 18/10 | 25/12 | 25/10 | - | - | - |
| 2°  | Ferrari     | 428 | 25/12 | 18/10 | 25/12 | 18/15 | 18/0  | 25/18 | 12/6  | 12/0  | 18/10 | 6/15  | 25/18 | 18/12 | 15/10 | -     | 12/0  | 0/10  | 18/15 | - | - | - |
| 3°  | Red Bull    | 315 | 0/10  | 12/15 | 10/0  | 0/10  | 15/0  | 15/10 | 15/0  | 25/0  | 15/0  | 10/12 | 0/10  | 15/0  | 12/1  | 18/0  | 15/25 | 15/18 | 0/12  | - | - | - |
| 4°  | Force India | 159 | 6/1   | 2/1   | 6/1   | 8/6   | 12/10 | -     | 10/8  | 0/8   | 6/4   | 2/4   | 4/2   | 0/2   | 2/8   | 10/1  | 8/1   | 6/8   | 4/8   | - | - | - |
| 5°  | Williams    | 68  | 0/8   | -     | 0/8   | 0/2   | -     | 0/2   | 2/0   | 15/0  | 1/2   | 0/1   | -     | 0/4   | 6/4   | 4/0   | 4/2   | 0/1   | 0/2   | - | - | - |
| 6°  | Toro Rosso  | 53  | 2/4   | 0/6   | -     | 0/1   | 2/6   | 0/8   | -     | 0/4   | -     | -     | 0/6   | 0/1   | -     | 0/12  | -     | -     | 1/0   | - | - | - |
| 7°  | Renault     | 48  | -     | -     | 2/0   | 4/0   | 8/0   | -     | 4/0   | -     | -     | 8/0   | -     | 8/0   | -     | 0/8   | -     | -     | 0/6   | - | - | - |
| 8°  | Haas        | 43  | -     | 0/4   | 4/0   | -     | 1/0   | 4/1   | 1/0   | 0/6   | 8/0   | -     | -     | 6/0   | -     | 2/0   | -     | 2/4   | -     | - | - | - |
| 9°  | McLaren     | 23  | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | 0/2   | -     | -     | 1/8   | -     | -     | 6/0   | 6/0   | -     | -     | - | - | - |
| 10° | Sauber      | 5   | -     | -     | -     | -     | 0/4   | -     | -     | 0/1   | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | -     | - | - | - |

## CAMBIO GOMME

|            |    |    |
|------------|----|----|
| VANDOORNE  |    |    |
| SS         | US |    |
| RICCIARDO  |    |    |
| US         | SS |    |
| VETTEL     |    |    |
| US         | S  | SS |
| RAIKKONEN  |    |    |
| US         | S  |    |
| GROSJEAN   |    |    |
| US         | S  |    |
| ERICSSON   |    |    |
| SS         | S  |    |
| PÉREZ      |    |    |
| US         | S  |    |
| ALONSO     |    |    |
| US         | S  |    |
| STROLL     |    |    |
| SS         | S  | US |
| MASSA      |    |    |
| SS         | US |    |
| MAGNUSSEN  |    |    |
| SS         | S  | US |
| KVYAT      |    |    |
| US         | S  |    |
| HÜLKENBERG |    |    |
| US         |    |    |
| OCON       |    |    |
| US         | S  |    |
| VERSTAPPEN |    |    |
| SS         | S  | SS |
| HARTLEY    |    |    |
| US         | SS | SS |
| HAMILTON   |    |    |
| US         | S  |    |
| SAINZ      |    |    |
| US         | S  |    |
| BOTTAS     |    |    |
| US         | S  | US |
| WEHRLEIN   |    |    |
| S          | S  |    |



# GP USA

## GOMME D'ELITE di Mario Donnini



# F.1, salite & Pirally

LA CASA ITALIANA, ECCELLENZA NEI GP, VIVE UNA STAGIONE MEMORABILE  
COI TRIONFI DI FAGGIOLI IN EUROPA E ANDREUCCI IN ITALIA, PIÙ KAJETANOWICZ

**A**nnus mirabilis per Pirelli nelle corse. A partire dal decimo titolo di Simone Faggioli con Norma nell'EuroMontagna, fino al decimo alloro di Paolo Andreucci e Anna Andreussi - di Peugeot 208 T16 muniti nell'Italiano rally, passando per la vittoria nell'EuroRally del polacco Kajetan Kajetanowicz in coppia con Jaroslaw Baran sulla Ford Fiesta R5. Tutte e tre tra le poche serie che non prevedono monofornitura, consentendo ancora gomme e competizione libera.

Per arrivare alla F.1, dove l'impatto con le monoposto XL più estreme e prestazionali è stato gestito nel modo più intelligente, indolore e ideale, specie nella fase critica, ossia quella iniziale della stagione.

Al centro del circolo virtuoso, Mario Isola, milanese, classe 1969, da quest'anno Responsabile Car Racing, che così inizia alla grande il mandato pur all'interno della grande famiglia Pirelli, di cui fa parte dall'ormai lontano settembre 1996.

- Il discorso parte dalla F.1, nella stagione all'inizio più ansiogena. Quella delle monoposto tutte nuove, larghe, dei gommoni e delle prestazioni "monstre". Eppure per voi di Pirelli le cose non

sono mai andate bene come ora.

*«Verissimo. È stato tutto difficile inizialmente - spiega Mario Isola -, perché ci trovavamo di fronte a cambiamenti non banali ma sostanziali, con prove di sperimentazione svolte bene ma su vetture diverse da quelle che sarebbero state poi adottate. Eppure, a fronte di prestazioni impressionanti che hanno battuto ovunque tutti i record, tutto è andato bene. Abbiamo ridisegnato il prodotto adeguando ai dettami della target letter, cioè al tema fornitoci. Non solo: abbiamo vinto la scommessa di fornire gomme in grado di centrare gli obiettivi individuati. Cioè meno degrado, minor riscaldamento superficiale - per dare al pilota un conveniente margine d'aggressività di guida -, e, infine, incremento delle prestazioni. Il tutto partendo da una nuova famiglia di componenti, lavorando cioè su polimeri nuovi. Meglio di così non poteva andare».*

- Mario, la stagione più critica e contraddistinta da metamorfosi regolamentare, s'è rivelata la più serena e premiante, per Pirelli. Concordi?

*«Concordo eccome. Tanto che da metà anno in*

IN F.1 PIRELLI  
HA GESTITO BENE  
UNA FASE DELICATA  
E CRITICA  
DI PASSAGGIO  
REGOLAMENTARE

MARIO ISOLA





## E ORA È PURE TEMPO DI FESTEGGIARE

Mario Isola, a lato, sul lavoro è serissimo, ma a giochi fatti sa scherzare... È fa festa per i dieci titoli di Andreucci nell'italiano rally, sopra, e di Faggioli nell'Euro Salita, a sinistra

avanti abbiamo spostato le scelte verso mescole più morbide».

- Questa in F.1, dal 2014 a oggi, s'è rivelata anche la stagione meno monocolore. Dal punto di vista vostro cosa ha comportato?

«Dal 2014 al 2016 la Mercedes stradomina, quindi il fattore gomme non spostava. Oggi, con Ferrari molto aggressiva e Red Bull di nuovo in crescita, il centesimo di secondo in più o in meno può cambiare le cose in modo decisivo nel passo gara. In qualifica il tema è far lavorare al massimo la mescola più veloce, ma in corsa la strategia diventa fondamentale. E chi meglio pianifica, più ottiene».

- Puoi rivelare tra i top team chi lavora meglio con quale mescola?

«Non faccio mistero che mediamente Mercedes lavora meglio con le soft e la Ferrari è più okay con le SuperSoft».

- Quali sono i pilastri della gestione Pirelli in Formula Uno?

«Il fatto di muoverci ora con valori di pressione, camber e temperature ben definiti, compresi quelli delle termocoperte, unito alla possibilità di modificare le prescrizioni ai team - preso atto dei dati ricevuti a inizio weekend di Gp, inerenti simulazioni e telemetrie -, fanno sì che l'interscambio porti a

una gestibilità ideale della situazione, tale da farci operare in un'area di sicurezza. Questo spiega ciò che dicevi: il salto più estremo è stato ed è gestito fornendo una risposta perfettamente affidabile».

**- Il programma test gomme 2017 lo trovi soddisfacente e in linea con le vostre esigenze?**

«Avere 25 giornate di sviluppo con dieci team che ci forniscono le loro macchine di gara consente un lavoro di sviluppo ottimale».

**- Mario, in realtà il divario sul giro tra Soft, SuperSoft e UltraSoft prometteva d'essere ben più ampio di quello che è. Il delta richiesto era 0"9/1"0 secondi al giro ma ci si ritrova di fronte a valori di differenza tra uno step e l'altro di mescola di circa sei o sette decimi.**

«Analisi che confermo. Posso dire che ci stiamo lavorando».

**- Quando dici che Pirelli in F.1 ascolta le parti in causa, cosa intendi esattamente?**

«Parlo di quattro entità il cui rilievo è ripartito in parti uguali, cioè al 25% ciascuno: team, piloti, Liberty Media e la Federazione Internazionale».

**- Nella fase finale del Gp di Gran Bretagna le due**

**Ferrari hanno avuto problemi alle gomme. Puoi ora puntualizzare una volta per tutte cos'è accaduto a Vettel e Raikkonen?**

«Confermo che si è trattato di due problemi diversi. Vettel ha accusato una foratura, in una delle prime curve del tracciato. Uno dei quattro sensori di pressione ha accusato un'immediata perdita d'aria, ciò testimonia appunto

con certezza assoluta che non c'è stato cedimento strutturale, ma è stata la classica foratura».

**- E Raikkonen?**

«Altra storia. È ravvisabile l'azione di un fattore esterno che ha provocato un taglio alla cintura, perforando la zona del battistrada. Ora ci muoviamo con certezza nel sostenere questo e abbiamo fatto bene a non dare risposte immediate, perché sono state necessarie delle verifiche prima d'aver un quadro chiaro e definito di cosa era accaduto in pista, a Silverstone, sulle due Ferrari».

**- In F.1 avete altri due anni di fornitura certa, poi ripresenterete la candidatura?**

«Posso confermare che c'è un forte interessamento a farlo, sì».

**- Qualcuno ha detto che in questa fase avete avuto un approccio conservativo.**

«In un momento di passaggio per la F.1 delicato come questo, preferisco che il nostro approccio venga descritto così».

**- E quello futuro?**

«C'è da lavorare per rendere più rilevante lo scalino prestazionale tra una mescola e l'altra».

**- Quanto serve in termini tecnologici pratici la F.1 alla Pirelli, nel travaso alla produzione di serie, al di là dell'immagine?**



SUTTON-IMAGES.COM

«Tantissimo. Sono gomme da 13 pollici che durano per 200 chilometri, è vero, eppure ci consentono di sperimentare e imparare nei materiali, nel controllo di qualità, in termini di cultura, know how, modelling... Sì, l'attività in F.1, come ama ripetere il nostro capo Tronchetti Provera, è un vero e prezioso laboratorio a cielo aperto, del resto così come l'impegno premiante e premiato in altre discipline del motorsport. Ricordo che Pirelli segue 224 campionati auto e, moto comprese, ben 350 serie nel mondo».

**- Il decimo titolo di Faggioli nell'EuroMontagna fa il paio col decimo alloro di Andreucci nei rally tricolori. Con quali sensazioni accogli questi traguardi?**

«Il titolo numero dieci di Andreucci a livello emotivo mi fa effetto, perché ricordo benissimo quando parlavo con Peugeot Italia circa l'opportunità di dare il via al programma che poi è stato la preme-

**A SILVERSTONE VETTEL HA ACCUSATO UNA FORATURA. NESSUN CEDIMENTO STRUTTURALE!**

**MARIO ISOLA**



**SONO FELICE PER IL DECIMO CENTRO DI ANDREUCCI E PER LA QUALITÀ PIRELLI RAGGIUNTA SULL'ASFALTO**

**MARIO ISOLA**





SUTTON-IMAGES.COM

sa del tutto... Quindi sento quanto ottenuto come un qualcosa di speciale e intimamente importante. Quanto all'impegno e ai trionfi di Pirelli in salita, abbiamo imparato molto sviluppando un tema peculiare delle cronoscalate. Cioè fornire gomme che in soli cento metri siano già pronte e prestazionali, allo scopo di durare solo pochi chilometri, dando tutto e subito. Ecco, è un tema impressionante, a mio avviso da noi ben svolto».

**- E nei rally, ricordando anche il titolo continentale del polacco Kajetan Kajetanowicz su Ford Fiesta R5?**

«I rally sono una delle poche aree ancora aperte alla libera competizione tra fornitori. Quando sono entrato nel Wrc 2006 eravamo forti su terra, ghiaccio e neve, mentre sull'asfalto avevamo meno certezze, specie su quello più abrasivo. Ora, invece, siamo divenuti punto di riferimento. E anche grazie alle capacità di collaudatore del grandissimo An-

### HEMBERY HA CREDUTO TANTO IN ISOLA

Il Responsabile Car Racing di Pirelli, Mario Isola, sopra, con Niki Lauda e il suo prezioso mentore Paul Hembery a Singapore 2014. Al centro, Vettel con la gomma anteriore sinistra kappad nel Gp di Gran Bretagna della scorsa estate. In alto, il polacco Kajetan Kajetanowicz in azione su Ford, al top nell'Europeo Rally 2017, ovviamente calzando gomme Pirelli

dreucci. Poi ci sono altre cose che mi danno orgoglio, se permetti, e parlo dei giovani. Sulle nuove leve Pirelli crede molto, come dimostrato dai programmi portati avanti con Acisport, Scuola Federale e con Red Bull, vedi il programma biennale con Tamara Molinaro».

**- Morale della favola?**

«Tutti questi traguardi positivi provenienti dal nostro impegno in rami così diversi del motorsport sono la prova di un successo globale e collettivo di struttura. Ci sono tanti nomi dei nostri che potrei e dovrei citare e penso a Gianni Guidotti, Terenzio Testoni, Matteo Braga, Dario Marrafuschi, ma non solo. Sviluppo Prodotto, sperimentazione indoor, modelling... sono vari i momenti fondanti della nostra attività e posso dire con orgoglio che tante soddisfazioni sono frutto di tantissimi nomi e variegati talenti».

**- Mario, come nasce la tua passione per le corse?**

«Nasce perché nasco. È congenita. A 12 anni d'età da mio padre mi faccio regalare il primo kart e da allora eccomi qui».

**- Come sei entrato in Pirelli?**

«Ventuno anni fa, come collaudatore. Poi, come vedi, ho cambiato settore».

**- Hai fatto anni luce di strada trovando gente che credeva in te. Uno in particolare?**

«Paul Hembery, snodo fondamentale della mia vita professionale. Mi ha fatto crescere, dandomi ogni volta sfide nuove e instillandomi fiducia. Gli devo tantissimo, se non tutto».

**- Il tuo momento più bello nelle corse?**

«Ho seguito per Pirelli il programma Fia Gt con la Maserati Mc12 insieme a Ascanelli e Berro e la doppietta in Cina, a Zhuhai, nel 2004, è stata favolosa, battendo Michelin e Dunlop. Tanto che i ragazzi del team per festeggiare mi hanno riempito di gavettoni. Bello anche il trionfo alla 24 Ore di Spa, l'anno dopo. Cose che restano, dentro di me».

**- E in F.1?**

«Subito dopo il Gp d'Australia 2011, all'avvio della prima esperienza nella monofornitura F.1 della Pirelli. Quel senso di serenità dopo essere stati sotto pressione. A gara finita, tutto bene, occhi lucidi e la sensazione d'aver fatto il proprio dovere».

**- Riassumendo?**

«Ho iniziato nei rally, Wrc dal 2006 al 2009. Dal 2010 seguì in pista la Gp3, oltre ai rally, quindi m'occupo dello sviluppo e dell'avvio dell'operazione Pirelli F.1. Quindi da quest'anno, con Paul Hembery impegnato in Brasile, sono Responsabile Car Racing. A oggi, credimi, contento e anche stupito di quanto passi veloce il tempo. Forse perché ho l'immensa fortuna di fare ciò che amo. Col piacere di poter dire che stiamo festeggiando nel modo migliore i 110 anni di Pirelli nelle corse, iniziati con l'exploit dell'Itala nella Pechino-Parigi 1907». ●

COME AMA DIRE TRONCHETTI PROVERA, PIRELLI NELLE CORSE È LABORATORIO A CIELO APERTO

MARIO ISOLA

”

GP  
USA

MADE IN ITALY

di Francesco Colla e Diego Fundarò



fotografie FUNDARÒ

# Brembo

## ascesa senza fren

**C**URNO - La provincia meccanica bergamasca è una litania di capannoni, ode cementificata alla produttività. L'incessante transito dei mezzi pesanti è elefantica testimonianza dell'operosità di una terra madre di eccellenze globali, ce late tra toponimi longobardi, mobilifici e sagre della polenta.

Nel 1961 la Brembo è solo una piccola officina meccanica nell'Italia del boom, la OMdS; il sogno di Emilio Bombassei e del cognato Italo Breda. Gli affari ingranano e nel '64 l'azienda conta 28 dipendenti. È l'anno della svolta: quando si ribalta un camion carico di dischi freno Dunlop, l'Alfa Romeo, destinataria della fornitura, incarica Bombassei di verificare l'intero ordine. Il figlio Alberto fiuta l'affare: si cambia il nome in Brembo e nel '72 l'azienda inizia a produrre freni per moto mentre l'anno successivo fornisce per la prima volta alla Scuderia Ferrari pinze e dischi. Nel '75 i dipendenti sono 146; due decenni dopo, quando l'azienda viene quotata in Borsa, dieci volte tanto. Oggi la Brembo è un colosso da oltre 9 mila dipendenti, sparsi in 15 paesi del mondo, fonderie in Europa, Asia e America, una fabbrica "ciber-fisica" in Messico e uffici commerciali praticamente ovunque.

DAGLI OPEROSI INIZI DEGLI ANNI '60  
AL KOLOSSAL DI 9MILA DIPENDENTI SPARSI  
IN 15 PAESI DEL MONDO. ECCO LA STORIA  
DI UN SUCCESSO IN PIENA ESPANSIONE





**SUPERPARTNER  
IN FORMULA UNO**

Sopra, la Mercedes di Hamilton inchioda su freni Brembo, azienda leader pure nei Gp, senza dimenticare le radici tutte bergamasche, sotto



Ma il cuore rimane a Bergamo e al timone c'è sempre lui, Alberto Bombassei. Pochi minuti dopo essere sfrecciati a fianco dello scenografico Chilometro Rosso, il quartier generale che occhieggia dall'autostrada, si varcano i cancelli della divisione racing di Curno: lì per lì non si rimane certo impressionati. Muletti, pallet, distributori di caffè e linoleum. D'altronde qui è mica la Silicon Valley, le cattedrali di cristallo di Google e Facebook sono ad anni luce di distanza: a Berghem si produce, poche balle e pedalare.

Tuttavia la straordinarietà dell'ordinario affiora subito. Basta allungare la mano su un bancone lasciato incustodito solo per un secondo, afferrare una pinza apprezzandone il design e il peso gelido prima di ricevere una cortese folgorazione: «Per favore la metta a posto, è di una Formula Uno». Di quale team non è lecito saperlo e il documento che accompagna le pinze viene immediatamente sottratto alla vista assetata.

Brembo fornisce direttamente sette delle dieci scuderie del Circus e indirettamente gli altri tre con la Ap Racing, storica concorrente poi acquisita. Instaurando la dittatura nel mondo dei freni. Il monopolio dell'eccellenza. Fonte di prestigio e ricavi ma anche di stress e lavoro incessante. La divisione high performance occupa 130 dipendenti, in gran parte ingegneri, responsabili della presenza Brembo in F.1, Wec, Wrc, vari campionati Gt, tanto quanto in MotoGP e Superbike. Uno di questi è Andrea Algeri, classe 1980, responsabile assistente di pista Brembo in F.1, nonché nostra guida d'eccezione. Anche lui è un'eccellenza del territorio, al pari di gran parte dei suoi colleghi: nato e cresciuto a pochi chilometri dalla Brembo è il capo della pic-

cola task force che segue il Circus, confrontandosi con i team gara dopo gara. Al venerdì si analizza il comportamento di tutte le monoposto in ogni curva della pista, comunicando ai team come regolare le prese d'aria affinché gli impianti frenanti, al pari delle gomme, lavorino nella finestra di utilizzo ideale. Che a inizio frenata prevede temperature ottimali tra i 350 e i 500 gradi. Tuttavia i dischi in carbonio sopportano agevolmente temperature anche superiori ai 1000°.

Sollecitazioni estreme richiedono controlli capillari. Basti pensare che ogni 2500 km i team mandano a Curno gli impianti frenanti per essere revisionati; ogni Scuderia ordina mediamente 12 set a stagione, per un totale di 400 dischi e 800 pastiglie. La revisione viene eseguita con metodi degni della Nasa: passando, ad esempio, gli elementi all'esame del Gom, un apparecchiatura che spara fasci di luce sulla pinza, rilevando anomalie anche di pochi micron.

Ovviamente il cambio regolamentare ha imposto anche a Brembo una rivoluzione tecnica. Da mettere in piedi in pochi mesi: «Siamo dovuti partire in estrema urgenza - ammette Algeri -, si trattava di rifare tutto. Rivedere quantità, riprogettare i macchinari...

Un lavoro enorme durato 12 mesi, a partire dall'inizio del 2016». E terminato solo poche settimane prima dei test pre-stagionali.

Dietro l'ingegnere un macchinario con trapano fora un disco. Si tratta proprio di un disco da F.1, sul cui spessore vengono eseguiti ben 1600 fori radiali con una punta da 25 mm: per terminare il lavoro su un singolo elemento servono 14 ore. A pochi metri un pallet carico di grandi lingotti d'alluminio-litio da cui vengono ricavate dal pieno le pinze, ognu-

**I CAMBI DI  
REGOLAMENTO IN  
F1 CI HANNO VISTO  
MOLTO IMPEGNATI  
MA È ANDATO  
TUTTO BENE**  
**ANDREA ALGERI**



na con un peso compreso tra gli 1,5 e i 2 kg, contro i 5 kg di una sportiva di serie. Anche la durata è diversa: 10 mila km contro 500 mila. A fianco una serie di campioni risalenti alle scorse stagioni Mercedes, Ferrari e Red Bull; le differenze sono evidenti e anche in questo settore la customizzazione è estrema. Fino al 2000 le pinze erano le medesime per tutti, poi l'asprata ricerca della prestazione in ogni dettaglio ha spinto i team a personalizzare anche quelle. Sacrificando qualcosa in termini di peso e rigidità in favore di un raffreddamento più efficiente.

L'intero processo è estremamente lungo e complesso, a partire dalla lavorazione del carbonio per dischi e pinze: «Richiede 6 mesi: si parte dalle fibre, lunghe e corte, tessute o stampate a creare il "Preform", che passa poi alla cottura in forni a temperatura ed atmosfera controllate. È la cosiddetta densificazione, il processo più importante del ciclo: nei forni viene rilasciato il metano che nel passaggio da stato gassoso, a liquido, quindi a solido, rilascia atomi di carbonio che vanno a depositarsi all'interno delle fibre, così da rendere il preformato sempre più denso e compatto». Il processo viene ripetuto più volte, fino a quando le "lasagne" non sono ben cotte e compatte; fino ad ottenere il Blanks, il materiale finale pronto ad essere lavorato dalle macchine che abbiamo di fronte.

Poi c'è il Brake By Wire la punta di diamante della produzione Brembo Racing. Necessita di un montaggio molto accurato: una valvola viene addirittura installata in "camera bianca", a temperatura controllata ed in totale assenza di polvere. In totale sono circa 50 gli elementi del Bbw: valvole, solenoidi, anelli di tenuta, cablaggi, collaudati su un



LA MAGGIOR PARTE DEI PILOTI PREFERISCE UNA CORSA BREVE E POTENTE, COME SEB E KIMI

ANDREA ALGERI

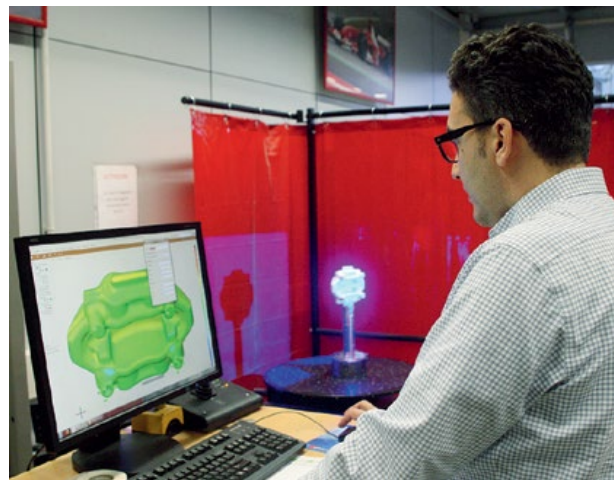


banco prova specifico che verifica sia la parte elettrica che la parte idraulica. Ma il test più probante resta sempre la pista.

Il prodotto finito viene sottoposto a controlli ridondanti, prima di essere inviato ai team. Capita spesso che un impianto frenante venga rispedito al mittente? A posteriori una mancanza di delicatezza imperdonabile nei confronti di Algeri. Una martellata in pieno alluce l'avrebbe ferito nettamente meno. "Non tornano mai indietro" è la sentenza. L'errore non è contemplato.

Infine il montaggio sulle monoposto: su ogni ruota va montato un impianto dedicato. La coppia anteriore e quella posteriore hanno specifiche identiche, ma sono speculari, in modo che ci sia un equilibrio assoluto. Ultimo anello della catena il pilota, unico fruitore di questa complessa e chilometrica panoplia tecnica. «La maggior parte dei piloti preferisce una corsa breve e potente – svela l'ingegnere –, è il caso di Vettel e Raikkonen che hanno uno stile simile, così come molti dei piloti più giovani, come Verstappen. Button invece preferiva una corsa più lunga e modulabile».

Terminata la visita si ammira la parete con la gamma dei prodotti più prestazionali per auto di serie, poco più in là una teca in cristallo, proprio di fronte all'uscita della divisione racing. Solo al suo interno il Casco d'Oro di Autosprint vinto da Brembo nel 2015. Un omaggio di Bombassei all'impegno dei suoi ragazzi (e ragazze) che realizzano artigianalmente i freni migliori del mondo. «È un orgoglio lavorare nel Racing ed il vostro premio lo alimenta ogni volta che ci si passa davanti. È il riconoscimento del nostro lavoro». E un bel riconoscimento anche per noi. ●



fotografie FUNDARÒ



IL CASCO D'ORO DI AS CUSTODITO CON ONORE

Per il contributo fornito alla F.1 e all'automobilismo, il Casco d'Oro 2015 attribuito alla Brembo nella persona del presidente Alberto Bombassei viene custodito con cura, accanto ai gioielli tecnologici dell'azienda



An event by



WWW.MOTORSHOW.IT



FORE

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

# MOTOR SHOW



BOLOGNA 2-10 DICEMBRE 2017



# PASSIONE A 360 GRADI

**ACQUISTA IL TUO BIGLIETTO ONLINE!**



Automobile Club d'Italia



SPORT



autopromotec



FEDERAUTO  
Federazione Italiana  
Concessionari  
Auto





ESTONE TIRES



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

### QUELLA STUPENDA FUGA DI BRUNO GIACOMELLI NEL 1980

Sopra, il grande Bruno Giacomelli nel 1980 su Alfa Romeo parte poleman e domina fino a uno sfortunato kappad elettrico. A destra, nel 1974 in prova un pittoresco poliziotto tiene d'occhio la Ferrari di Clay Regazzoni, nel weekend in cui lo svizzero perderà il mondiale a vantaggio di Emerson Fittipaldi su McLaren



# C'era una volta Watkins

NELLA FORMULA UNO IRIDATA WATKINS GLEN HA BALLATO VENTI VOLTE. DAL 1961 AL 1980, PROPONENDO SFIDE IPERSELETTIVE E MOLTO PERICOLOSE SU UN TRACCIATO TECNICO, IMPEGNATIVO E CONTRADDISTINTO DA SPIETATI GUARD-RAIL. LA PISTA RESTA NELLA MEMORIA DEI TIFOSI ITALIANI ANCHE PER UNA SUA MITICA "INVISIBILITÀ" TELEVISIVA, TUTTA DA RACCONTARE E RIVIVERE

di **Mario Donnini**

**D**avvero volete vi si parli solo d'Austin, in questo fine settimana? Non sentite anche voi, in pieno autunno, desiderio nostalgico di sensazioni ormai quasi svanite e inzuppate di lieve e malinconica rimembranza? Non vi gusta l'idea d'usare la trasferta americana in atto, tra Austin stessa e il Messico, quale pretesto per salire a bordo della macchina del tempo, cinturarvi a sei ancoraggi e sfrecciare, tornando col pensiero a quella delizia strana e semiesotica che fu, per venti anni filati, il Gp Usa sul leggendario saliscendi del Watkins Glen?

#### **L'alba delle corse all'europea negli Usa**

Watkins Glen, piccolo centro nella parte settentrionale dello stato di New York, a 260 miglia a nord-est di New York City. È qui che nel 1948 le corse su strada cominciano a attecchire negli Stati Uniti, sotto la spinta del pioneristico patron Cameron Argetsinger, genialmente teso a creare alternative alle corse su ovali, nate a inizio '900 riciclando ippodromi e non a caso girando in senso antiorario, come di regola fanno gli equini, tra una scommessa e l'altra.

Già, Watkins Glen, ove tutto quanto comincia.

Dove, ancor prima di Sebring, i marchi italiani da corsa italiani, Ferrari in testa, sbarcano negli Usa e si fanno nome e strada su strada, ben presto superando il glamour Alfa Romeo.

Watkins Glen, luogo minimalista che lo stesso Argetsinger rende magico punto di contatto col mondo dei Gran Premi, dopo che negli Usa l'onore era toccato a Sebring e Riverside, non contando le Indy 500 valide per il mondiale, dal 1950 al 1960.

E, a differenza di Sebring, pista nata nel 1950 sfruttando un campo d'aviazione della Florida, il Glen dal 1961 ottiene d'ospitare il Gp Usa di Formula Uno, dando inizio a una storia ventennale che segnerà profondamente l'epopea ruggente del Circus.

Rappresentando intersezione nobile, quale tuttora per certi versi è, tra i due mondi dell'automobilismo, quello europeo e quello americano: crogiuolo di razze



# Glen

TRA I CIRCUITI A STELLE E STRISCE QUELLO NELLO STATO DI NEW YORK È STATO IL GP USA PIÙ ASSIDUO, CON 20 EDIZIONI, DAL 1961 AL 1980. E STORIE, CONTESTI E RETROSCENA DA FILM RIVIVIAMOLI, CON TANTA NOSTALGIA...



motoristiche comprendenti non solo F.1, ma anche ChampCar, Cart, IndyCar, Nascar, Imsa, mondiale Marche, Gt Fia e quant'altro.

Watkins Glen, il Gp più stabile di tutti, negli Stati Uniti. Terra di gare peraltro volatili e inerti per una Formula Uno più sopportata che supportata eppure qui dolce, vissuta, calda e intensa quand'anche più spietata che altrove.

**Quella voglia atavica di Glen**

Ma lasciamo stare l'importanza culturale del Glen e affondiamo le mani nell'humus del suo appeal antico, a metà tra l'emotivo e l'onirico, tra lo strappacuore e il sognato. Essù, per i tifosi lettori di Autosprint over 45 e anche più, Watkins Glen è l'abracadabra che alla sola pronuncia sillabata rispalanca un mondo magico e arrapante assai. Quello della F.1 invisibile sul circuito proibito. Nell'epoca in cui i Gp in Tv proprio non si vedevano, a meno che non si trattasse di Montecarlo o Monza.

E se Clay Regazzoni con la rinata Ferrari 312 B3 di Mauro Forghieri si giocava il mondiale, nell'anno di grazia 1974, bisognava ricorrere alla tv svizzera per seguire il finale spezzarespiro di quella stagione.

**Il Gran Premio leggendariamente "invisibile"**

Dai, funziona così: un piacere se è inappagato e fuggivo te lo tieni a memoria per sempre. Se fosse possibile tracciare la storia emotiva della F.1, per noi Cuori da Corsa del Belpaese il Glen questo è e per sempre resterà.

Spiaggia d'asfalto delle occasioni perdute, anfiteatro naturale delle sfide vissute solo con l'immaginazione, ovvero con immagini in differita e mai e poi mai con la soddisfazione goduta e pantagruelica della megadiretta abbuffante tipo Sky & Vanzini. Con Gené che dice "Tizio si fermerà, poi Caio lo passerà" e intanto ti fan vedere financo i peli del naso di Matteo Bonciani della Fia. Su, è ben altra storia: per questo noi quasi neovecchi rincoglioniti abbiamo tutti un romantico conto aperto con il Glen.

**Nostalgia torrenzialmente canaglia**

Il Glen nessuno dei nostri l'ha mai visto live in Tv, maledizione. Prima del 1973 nada, il 1974 pochi tumpamaros seguirono la specialissima radiocronaca in cui Clay le prendeva amaramente da Fitti dall'Antoniano di Bologna, organizzata dall'immenso direttore Marcello Sabbatini; nel 1975 virgola e nel 1976, anno santificato dal film "Rush", la strombazzata telecronaca Rai si ridusse in realtà alla trasmissione delle primissime fasi commentate da Mario Poltronieri dall'Italia, coadiuvato dal mitologico Lino Manocchia dal Glen, per poi cedere il passo, sul più bello, assurdamente, a un programma in bianco e nero sulla cantante Joan Baez.

Facendo strame e violenza dell'evento tipo i leoni coi cristiani al Circo Massimo.

Peggior andò nel 1977, quando, in piena "Domenica Sportiva", la Rai preferì propinare in differita i gol della giornata, dando la linea da studio a Mario Poltronieri che disse: «Sappiate che regolarmente partiti, per ora in testa c'è Hans-Joachim Stuck su Brabham a motore Alfa Romeo. Attenzione che a Lauda basta un semplice piazzamento per ridiven-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**CORNICE AUTUNNALE E RAIL DA BRIVIDO**

Sopra, il tipico risultato dei demolition derby notturni del Glen nel 1974. Al centro il classico torneo di golf tra piloti di F.1: qui è in azione Peterson, nel 1974. Nella foto grande, una fase del Gp 1976 con la March di Vittorio Brambilla a ruote inchiodate. In alto a destra, Mike Hailwood su Surtees tra i terribili rail nell'edizione 1971 e, nell'altra pagina, al centro, Jackie Stewart su Brm nel Gp del 1966

tare campione del mondo, titolo peraltro alla sua piena portata». Ettecredo.

Niki giunse quarto e chiuse la partita, ma si seppe solo per sentito dire, eh. Pensate: la Ferrari vinceva il titolo iridato più importante e i tifosi si perdevano tutto, per gustare le fasi salienti di una giornata che al top aveva Lazio-Juventus 3-0 giocata otto ore prima, con reti di Garlaschelli e Giordano (due). Roba che a dirla ora manco nessuno ti crede, ma andò così. Giurin giurello.

**Piccola rivincita nel 1980**

Nel 1978, secondo anno delle dirette Rai quasi sistematiche, a mondiale assegnato a Mario Andretti, il Gp del Glen fu ignorato, così come nel 1979, tanto la Ferrari e Scheckter avevano già vinto a Monza, quindi chisseneffrega, butta là mamma Rai. Nel 1980, ultimo anno, edizione d'addio, la materna Rai medesima se la cavò con una differita di due ore in ritardo, ma se non altro gli appassionati italiani, finalmente, alla prima e ultima occasione del-



la loro vita, il Gp del Glen lo videro tutto. Col saluto malinconico di Jody Scheckter, nel giorno dell'esaltante e sfortunatissima fuga per la vittoria di Bruno Giacomelli con l'Alfa Romeo di Carlo Chiti, tradito dall'impianto elettrico quando aveva impartito una meravigliosa lezione di guida al neocampione del mondo Alan Jones al volante della Williams. In poche parole, anche quel piccolo e inatteso risarcimento mediatico finì col lasciare il palato dei racing fans tricolori più inzuppato d'acquolina ansiogena che non soddisfatto da bocconi liberatori. E senza remissione alcuna. Poi addio per sempre, Watkins Glen, teatro bello cattivo e ignorante della F.1 ruggente che fu.

#### Posto pericoloso in una location autunnale

Il torneo di golf tra piloti, il notturno, violento e folle demolition derby tra spettatori, con auto date alle fiamme come in un rito pagano post-apocalittico. Il weekend Usa East era tante cose, non solo una corsa. Ma il Glen resta incastonato nella me-

moria soprattutto quale tracciato tecnico, velocissimo, specie negli Anni '70, con guard-rail assassini a bordo pista.

Responsabili della fine di Francois Cevert, schiantatosi in prova nel 1973, tanto da costringere il neotri-campione Stewart a dare forfait, ritirandosi per sempre con 99 Gp disputati e non 100.

Poi c'è una storia terrificante datata 1974, che mi ha svelato Jochen Mass l'anno scorso alla Targa Florio storica. Sentitela come se l'avesse raccontata a voi: «Watkins Glen era un tracciato terribile per la F.1. Uscire di pista nella sezione sbagliata voleva dire non avere sconti e probabilmente morire. Alla vigilia dell'edizione 1974 mi trovo a viaggiare in aereo vicino all'austriaco Helmut Koinigg, entusiasta, perché nel Gp precedente in Canada ha debuttato in F.1 con la Surtees. Io la Surtees la conosco, ci ho corso fino a poco prima e me ne sono andato perché il team soffriva e la monoposto fondamentalmente non era sicura. Durante il viaggio parliamo, parliamo, e io lo scongiuro di fare attenzione, perché il Glen è il posto più sbagliato per correre con una macchina che non è quella giusta. Lui ascolta e mi rassicura, dicendosi consapevole e che andrà tutto bene. Ma è giovane e inesperto. Morale, Koinigg non uscirà vivo da quel weekend in cui Regazzoni perde il titolo da Fittipaldi e in cui io, per la cronaca, guido la terza McLaren».

Già, la gara finisce mentre il povero Koinigg resta nella sua Surtees incidentata e coperta da un telo, purtroppo decapitato. Come Cevert. Era la F.1 d'allora. E sì, il Glen poteva essere anche questo.

#### Festa d'autunno

Sfida a tratti killer, circuito vero, da 5,4 chilometri nella versione tosta da Gp, la metà di quando parti come public road race, Watkins Glen era - con la sua meravigliosa location stile autumn in New York - posto maschio per assegnare titoli mondiali, ma anche per dirsi ciao.

Struggente luogo a tratti incorniciato dagli alberi, con foliage e vegetazione incendiata dai colori esplodenti delle foglie caduche, quasi a voler far da cornice ideale all'inizio e alla fine di cicli antichi, forti e vissuti.

Come quando, a pochi minuti dal via dell'edizione 1979, Jacky Ickx risale lo schieramento e va a abbracciare Mario Andretti dicendogli: «Questo è il mio ultimo Gp, tu come me sei ultimo di un'epoca che mai più tornerà e, salutandoti, idealmente saluto il mio mondo». Jacky se ne tornò a fondo griglia nell'abitacolo della Ligier per correre il Gp finale della sua carriera. Dodici mesi dopo sarebbe stato l'epilogo anche per la F.1 al Glen.

Tra foglie d'autunno momentaneamente appese a alberi ad alto fusto, a simulare la dolce malinconia che tuttora si prova a pensare a quella civiltà perduta, a quel Circus che non c'è più. ●

**WATKINS GLEN NON ERA IL GP ADATTO PER CORRERE CON UNA VETTURA NON PROPRIO AFFIDABILE**

**JOCHEN MASS**





CLAMOROSO

# Citroën stop a fine 2018?

È LA VOCE CHE SPIEGHEREBBE COME MAI OGIER NON HA ANCORA PROVATO LA C3. E ANCHE LOEB ORA SI DEFLA

di [Sergio Remondino](#)



**L**a bomba arriva silenziosa, a tradimento, e prende tutti nel sonno. Secondo una voce clamorosa ma confortata da indizi inequivocabili, dunque più che attendibile, la Citroën starebbe considerando l'uscita dal Mondiale già alla fine del 2018! Due anni solamente cioè dopo il rientro, avvenuto nello scorso Rally di Montecarlo che ha dato il via all'era delle Wrc "Plus", le vitaminizzate vetture della nuova generazione!

Un'ipotesi clamorosa ma suffragata da elementi oggettivi.

Il primo: la Casa del Double Chevron ha deciso un ulteriore taglio del 20 per cento al budget per il Mondiale Rally, tanto è vero che un'altra clamorosa ipotesi, diretta conseguenza, è emersa nelle ultime ore: nel 2018 sarebbero solo due le C3 Wrc schierate: per Kris Meeke e Craig Breen. Ad avallare tale possibilità, a ben guardare, c'è anche il varo del programma C3 R5 (proprio come ha fatto la Vw dopo aver lasciato la scena iridata...), con il terzo pilota, Stéphane Lefebvre, deputato a sviluppare e

### C3 IN DECOLLO

La Wrc Plus francese vola con Meeke ma l'atterraggio potrebbe essere brusco...  
Ogier, in basso, non l'ha ancora provata e Wilson torna a sperare...

portare in gara la nuova nata, così da non lasciare a piedi l'unico francese della squadra. Non dimentichiamo che la R5, al contrario delle Wrc "Plus" che sono una fonte di spesa e basta, è una categoria dalla quale i Costruttori s'aspettano profitti economici grazie alle vendite: sono oltre 600 le R5 commercializzate dal 2013 a oggi, con M-Sport attestata a quota 250 esemplari: fonte d'introito che ha permesso a Malcolm Wilson di finanziarsi l'attività nel Wrc con Ogier e Tanak.

Il secondo - pesante - indizio è il mancato test di Ogier che era previsto la scorsa settimana ma è saltato. Ogier in persona ci ha confermato di non aver ancora provato la C3, ribadendo di non aver ancora firmato per nessuno. Quasi scusandosi, il campione del mondo ci ha anche detto di non poter ancora dichiarare nulla. Sono venute in mente le parole di Yves Matton, il capo di Citroen Racing, quando affermava di sperare di arrivare all'ingaggio di Ogier entro la fine di ottobre: ormai ci siamo, ma della firma sul contratto che segnerebbe il ritorno del figliol prodigo all'ovile ancora non c'è traccia. E dall'altra parte ci sono la fine della trattativa di Ogier con la Hyundai (con Mikkelsen che si affrettò a firmare per i coreani, lasciando perdere ogni residua possibilità con Citroen...) ed il tornare alla carica di Malcolm Wilson con il francese. Il boss di M-Sport non s'è dato per sconfitto dopo il primo no incassato dalla Ford ed ora pare che il colosso di Detroit abbia fatto una parziale concessione: a Wilson andrebbe, a quanto pare, il budget che era destinato ad appoggiare l'attività dei team che fanno correre le Ford nel Mondiale di Rallycross!

E che dire poi (terzo indizio) della clamorosa retro-marcia di Seb Loeb? Quando gli abbiamo chiesto cosa farà il prossimo anno, il nove volte campione del mondo ci ha risposto: il Rallycross! E i rally? «Non ho niente in programma a livello di Wrc» ha detto Loeb! E ha aggiunto: «Farò la Dakar, e non il Mondiale Cross Country, poi mi dedicherò solamente al Rallycross». Loeb sembra dunque aver messo una pietra tombale sulla ipotesi, sventolata ai quattro venti fino a qualche settimana fa, di una sua partecipazione a pochi e selezionati appuntamenti del Wrc nel super team del quale dovrebbe far parte anche Ogier... ●

GETTY IMAGES

SUTTON-IMAGES.COM



# Doppia occasione

## OGIER E LA M-SPORT POSSONO LAUREARSI CAMPIONI. DEBUTA NEL WRC ROVANPERA

**Q**uesto weekend potrebbe mettere la parola fine alla lotta per gli ultimi due titoli iridati rimasti in palio, il titolo piloti e quello marche. Favoriti d'obbligo sono Sébastien Ogier e Julien Ingrassia da una parte e la M-Sport dall'altra, che domenica a Deeside potrebbero ottenere una doppietta storica e stappare la tanto agognata bottiglia di champagne. Per diventare pentacampione Ogier deve arrivare davanti a Tanak e Neuville o chiudere la gara con almeno 31 punti di vantaggio su di loro. Al team di Wilson basta invece finire la gara con una sola vettura per diventare automaticamente campione del mondo. Sono 79 gli equipaggi iscritti al Wales Rally GB 2017 con 16 Wrc e ben 24 equipaggi nel Wrc2 tra i quali Kalle Roivanpera (all'esordio assoluto nel Mondiale e con la Fiesta R5 M-Sport), Fabio Andolfi sulla Hyundai i20 R5 di Acì Team Italia e Simone Tempestini. Solo due i piloti in gara nel Wrc3: Enrico Brazzoli e Raphael Astier. In gara anche Manuel Villa e Michele Ferrara.

### La gara

L'edizione 2017 del Rally del Galles tornerà in Inghilterra sconfinando nel vicino castello di Cholmondeley nella seconda tappa. La sede resta a Deeside, vicino a Chester, proprio al confine tra Galles e Inghilterra, dove nella zona industriale sarà allestito il service park. Quest'anno il Rally del Galles prevede 20 speciali per un totale di 306,98 km. La prova britannica sarà simile a quella degli ultimi quattro anni, da quando è stata spostata la sede operativa della corsa dal sud del Galles a Cardiff, 250 km più a nord. La gara, tutta su sterrato, prenderà il via giovedì 26 con lo shakedown di Clocaenog (3,32 km) e con la super speciale serale di Visit Conwy Tir Prince di 1,49 km. Venerdì 27 ottobre ci sarà l'abitua-tale tappa (anche stavolta senza assistenza) nel centro del Galles con le classiche speciali di Myherin (20,28 km), Sweet Lamb (4,24 km) e Hafren (35,14 km), ripetute ed intervallate da un cambio gomme a Newtown, per un totale di 119,32 km cronometrati. Sabato 29 seconda tappa tutta ricavata vicino Deeside, con 8 speciali per 142,38 km, con i crono di Aberhiant (13,91 km), Dyfnant 17,91 km), Gartheiniog (12,61 km) e Dyfi (25,86 km) ripetuti e intervallati a metà giornata dalla mickey-mouse (soli 1,80 km) di Cholmondeley Castle. Domenica 29 il gran finale con l'ultima giornata di gara composta da 41,17 km cronometrati suddivisi in 5 crono, quelli di Alwen (10,41) e Brenig (6,93 km) ripetuti - con quest'ultima che sarà anche power stage finale trasmessa in diretta da Fox Sports alle ore 13 - inframezzati dalla speciale di Gwydir (7,49 km).

Marco Giordo

# Leggende delle leggende



## SUBARU E TRAVERSI

Alister McRae e Derek Ringer deliziano il pubblico con la Subaru Legacy che Colin portò al secondo posto in Svezia nel '92. Parata di campioni, in alto, per ricordare McRae

# a



fotografie BETTIOL



**LA KERMESE  
DEDICATA  
A COLIN McRAE  
È STATA DAVVERO  
UN SUCCESSO.  
CAMPIONI  
DEL MONDO,  
BELLE AUTO  
E PUBBLICO  
DELLE GRANDI  
OCCASIONI  
HANNO  
RICORDATO  
IL CAMPIONE  
SCOMPARSO  
10 ANNI FA**

di [Sergio Remondino](#)

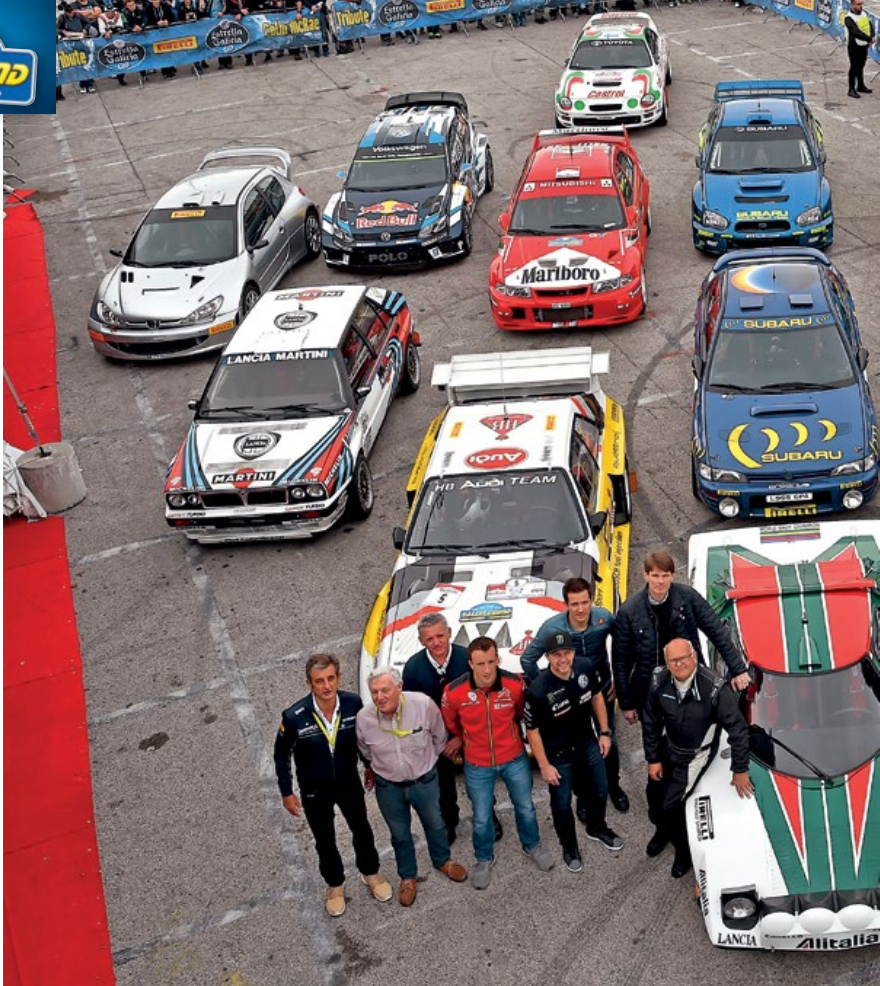
**S**AN MARINO - Quando il lungo serpente meccanico s'avvia verso la Collina dei Ricordi, il tempo per un momento sembra fermarsi. E parte il tasto rewind. La storia torna indietro e la colonna di uomini e mezzi, reduci per nulla in disarmo, s'avvia verso la Grande Celebrazione. La saggina di Colin McRae pare levarsi alta nel cielo e l'uomo divenuto leggenda torna in mezzo ai suoi pari, accorsi alla chiamata. Il Colin McRae Tribute può cominciare. Nella Repubblica del Titano va in scena la parata dei Titani, degli uomini che hanno scritto la storia del rallyismo.

Tutti i Campioni del Mondo, da Sandro Munari che ancora s'impermalisce se gli dici che quella che ha vinto lui nel '77 era "solo" la Coppa Fia Piloti, la prima; ad Hans Thorszelius, navigatore del primo iridato di sempre, Bjorn Waldegard, che purtroppo non c'è più. E poi, tutti gli altri. Tranne i - pochi - assenti a vario titolo più o meno giustificati: Alen, Rohrl, Mikkola, Sainz, Makinen avevano impegni inderogabili. Richard Burns purtroppo, come Waldegard e McRae, non è più con noi.

C'è Ari Vatanen, il campione che ha aperto gli Anni 80. E ci sono Stig Blomqvist, Timo Salonen, Juha Kankkunen, Miki Biasion, Didier Auriol, Petter Solberg, Seb Loeb e Seb Ogier.

Li hanno messi insieme Paolo Valli, Vito Piarulli e Luis Moya, gli uomini che per un anno hanno lavorato a questo progetto, hanno cercato le macchine come segugi in caccia alla preda. Le hanno trovate, le prede. Una Stratos per Munari, una Delta per Biasion, un'Audi Quattro per Blomqvist e via scorrendo. Non era facile ma ci sono riusciti. Con la determinazione che li contraddistingue fin dall'inizio di quella fantastica avventura che è stata, e ancora è, il Rally Legend. Un inno al rallismo, dove i campioni si mescolano ai "piloti della domenica" e dove tutte le vetture che hanno scritto un pezzo, piccolo o grande che sia, di storia della disciplina sfilano in passerella. Un grande happening, il Legend, dove l'onda della passione riversa decine di migliaia di persone - di tutte le età, le nazionalità e le estrazioni sociali - che per tre giorni vivono la Woodstock del rallismo. Un happening, che nasce e muore nell'arco di un week-end lungo, dove tutto tutti si mescolano per dare alla fine un concentrato che ha del miracoloso.

La quindicesima, poi, era una dell'edizioni più difficili. La prima senza più un main sponsor del calibro della Volkswagen, che ha lasciato i rally dodici mesi fa. Che fare? Valli e Piarulli si sono guardati negli occhi, hanno deciso di rivolgersi in avanti e non all'indietro. Luis Moya ha fatto il resto ed il Legend, ancora una volta, ha confermato di essere quell'evento globale - e inimitabile - che i rally non possono non avere. ●



fotografie BETTIOL

## L'EX-NAVIGATORE E I CAMPIONI

## Moya ha fatto da catalizzatore

Navigatore dei due mondiali di Carlos Sainz, grande innamorato dei rally, Luis Moya è l'uomo che ha portato i campioni del mondo al Legend per il Colin McRae Tribute. «Colin era un amico - dice l'ex-navigatore spagnolo - e quando sei mesi fa Piarulli e Valli mi hanno chiamato per incontrarci, per chiedermi se volevo essere l'ambasciatore del Legend, ho subito accettato. Quando mi hanno detto: sono 10 anni che Colin non c'è più, portiamo qualche campione del mondo per celebrarlo, io ho detto: portiamoli tutti quelli che possono venire! Era la cosa più bella da fare per Colin ed anche per il Legend, un evento che io chiamo "La cattedrale dei rally moderni". Una cosa unica, questa gara, mai visto niente di simile. Una cosa speciale, la passione che c'è qui è unica. Ho visto Blomqvist e Ogier che parlavano: non si conoscevano ancora! E poi Auriol, Loeb e Ogier, i tre campioni del mondo francesi, riuniti per una foto ricordo: dove altro puoi vederli se non al Legend? Quello che io ho fatto è stato chiamarli al telefono, invitarli: hanno subito accettato con gioia. Il vero lavoro l'ha fatto Colin nella sua vita. Un pilota carismatico, un uomo gentile, una bella persona. Non è stato difficile farli venire, i suoi pari».





# McRae **family** tutta per Colin

**PAPÀ JIMMY, IL FRATELLO ALISTER, I NAVIGATORI RINGER E GRIST E POI MEEKE. LA "FAMIGLIA ALLARGATA" DI COLIN ERA PRESENTE**

**J**immy McRae, il patriarca, l'uomo gentile che ha dato il suo Dna al pilota più spettacolare della storia dei rally. E poi Alister, il fratellino che ha dovuto convivere con la sagoma decisamente ingombrante di un pilota divenuto mito. Ed i navigatori per eccellenza di Colin: Derek Ringer e Nicky Grist. Ci sono tutti gli uomini della "famiglia Colin" al Legend. E come avrebbero potuto mancare?

*«Incredibile la passione che c'è per Colin - mor-  
mora con il tono sempre  
basso della voce - papà  
Jimmy. Colin era un bra-  
vo ragazzo e divenne un  
grande pilota, lo sappia-  
mo tutti. Mi fa impres-  
sione vedere qui Sol-  
berg, Ogier, vedere che  
sono venuti per lui».*  
Che tipo di pilota era  
suo figlio? *«Era un cam-  
pione del mondo! L'ho  
capito la prima volta che  
sono salito al suo fian-  
co su una macchina da  
rally e l'ho visto guida-  
re. Aveva la conoscenza  
meccanica e la velocità.*

*Qualche volta troppa  
velocità, ma è diventato  
il campione del mondo  
più giovane di sempre».*  
Chi gli ha insegnato a  
pilotare? *«Io! A 14 anni.  
Poi, a 16, quando prova-  
vo l'Opel Manta 400, lui  
era con me e dopo quat-  
tro o cinque volte gli la-  
sciai il volante. Era un  
pilota nato, un talento  
naturale».*

E che cos'era per Alister,  
il mitico Colin? *«Per me  
era un fratello e un ami-  
co. Uno dei migliori pi-  
loti da rally di sempre.  
Aveva uno stile flam-  
boyant, sempre "maxi-  
mum attack". Questo è  
il motivo per cui la ge-  
nte lo ricorda».* Era un po'  
matto, Colin? *«Ma no...  
Va beh, sì, un po' matto  
lo era. Una follia control-  
lata però!».* Derek Rin-  
ger, il primo navigatore  
di Colin, quello con cui  
ha corso da quando il  
fenomeno aveva 18 anni  
e con il quale ha vinto  
il campionato del mon-  
do, nel '95: *«Colin era  
una leggenda, sempre  
il più veloce. Ci prova-  
va sempre, ad esserlo.  
Non importava che au-  
to aveva. Lui era sem-  
pre alla ricerca della ve-  
locità, gli interessava  
solo quella».*

E Nicky Grist, il navi-  
gatore del dopo Ringer  
e del periodo Subaru,  
quella della Ford in-  
somma, gli fa eco: *«Non  
è stato facile sostituire  
Derek, salire a fianco di  
Colin dopo gli anni con  
Ringer. Fra di loro c'e-  
ra una complicità tota-  
le. Colin aveva una pas-  
sione enorme ed è il suo*



## **I TRE CAMPIONI DEL MONDO FRANCESI**

**I tre moschettieri campioni del mondo, sopra da sinistra: Loeb, Auriol e Ogier. Sopra, verso destra: Derek Ringer, papà Jimmy McRae, mamma Margaret e la figlia di Colin, Hollie. Nicky Grist, sotto, si fa un selfie con tutti i campioni. A sinistra, dal basso verso l'alto, L'Audi Quattro S1 affidata a Blomqvist; Meeke con la Xsara; auto e piloti iridati**



stile di pilotaggio che l'ha reso famoso, l'ha fatto diventare un'icona. Spettacolare, con un'assoluta naturalezza ed un controllo macchina pazzesco. I tifosi l'hanno amato per questo. Con la Ford abbiamo avuto diversi incidenti davvero terribili: in Corsica, quando rimase incastrato nella macchina a testa in giù, o al Rac, quando abbiamo perso il mondiale. Ma è nel '99 in Australia che me la sono vista davvero brutta! Lì ho pensato: è arrivato il mio momento. Non ho mai nemmeno lontanamente pensato a lasciarlo, però! Lui aveva sempre tutto sotto controllo». Beh, quasi sempre...

E della "famiglia McRae" fa parte a pieno titolo Kris Meeke, il pilota la cui carriera è iniziata grazie al decisivo aiuto di Colin: «Era una persona speciale. Molto di quello che sono lo devo a lui, lo sapete tutti. Sono fortunato ad essere qui, questo è il posto perfetto ed il modo perfetto per ricordarlo». ●



fotografie BETTIOL



**LOEB FA I TONDI**  
"Cinema" di Loeb con la C4 Wrc. Sotto, Lorenzo Bresolin accanto alla Focus Wrc con la quale McRae ha colto al Safari la sua 25esima ed ultima vittoria. Sotto a sinistra un bel numero di Biasion con la Lancia Rally 037



## DICONO DI COLIN

### STIG BLOMQUIST

«ERA INCREDIBILMENTE VELOCE. UN TALENTO NATURALE. E UN GRAN BRAVO RAGAZZO»

### MIKI BIASION

«UN AVVERSARIO INCREDIBILE! IL CLASSICO PILOTA CHE SE ERA IN GIORNATA ERA IMBATTIBILE, ANCHE CON LE GOMME SBAGLIATE E LA MACCHINA NON AL TOP»

### SEB LOEB

«QUANDO ARRIVAI ALLA CITROËN TROVAI COLIN McRAE E CARLOS SAINZ. MI SENTIVO PERSO. NON DORMIVO LA NOTTE. MA COLIN È SEMPRE STATO UN AMICO, PRODIGIO DI CONSIGLI, SULLA GARA E SULLA

MACCHINA. NON ERA CERTO QUELLO CHE NON TI DICEVA QUALI GOMME AVEVA SCELTO. UN SIGNORE»

### ARI VATANEN

«ERA UN UOMO SENZA LIMITI. ERA GIOVANE E SELVAGGIO, MI PIACEVA MOLTO. AVEVA UN PO' IL MIO STILE DI GUIDA. NON CALCOLAVA, IO NON CALCOLAVO. ERA UNO VERO, CON UNA VITA DI ALTI E BASSI. LA GENTE TI AMA QUANDO CADI E TI RIALZI. È STATO UNA STELLA. COME JAMES DEAN, UNA STELLA FILANTE CHE HA LASCIATO UN GRANDE RICORDO»

### DIDIER AURIOL

«QUALUNQUE COSA FACESSE, VOLEVA VINCERE! IL SUO SPIRITO

DI COMPETIZIONE ERA PAZZESCO, INSITO DENTRO DI LUI. CHE GUIDASSE UNA MOTO O UNA MACCHINA DA RALLY, VOLEVA SEMPRE FARE DEL SUO MEGLIO. IN OGNI SINGOLA PROVA SPECIALE»

### MARCUS GRONHOLM

«FACEVO IL CAMPIONATO FINLANDESE QUANDO LUI ERA GIÀ UNA STAR E PENSAVO: VOGLIO ARRIVARE A GUIDARE COME LUI! VINCEVA MA AVEVA ANCHE MOLTI INCIDENTI: ERA FATTO COSÌ»

### TIMO SALONEN

«NON L'HO CONOSCIUTO BENE MA DA COME PILOTAVA ERA MOLTO FINLANDESE. ERA MOLTO VELOCE. UN

PO' MATTO? TUTTI I PILOTI DA RALLY LO SONO...»

### PETTER SOLBERG

«NON È STATO FACILE ESSERE PILOTA SUBARU DOPO COLIN! MI HA AIUTATO MOLTO A INIZIO CARRIERA, HO UN SACCO DI RICORDI CON LUI. LE RICOGNIZIONI INSIEME, LA VITA INSIEME. HO IMPARATO UN SACCO DA LUI. ABBIAMO SVILUPPATO INSIEME IL VIDEOGIOCO CHE PORTA IL SUO NOME. È STATO PARTE DELLA MIA VITA. LA PRIMA VOLTA CHE SALII CON LUI IN MACCHINA RIMASI SHOCATO. AVEVA UN CONTROLLO DELLA MACCHINA A PAZZESCO. ERA, SÌ, UN PO' MATTO MA NON DEL TUTTO»



### ATTENTI A QUEI DUE

Neuville - sopra fra Piarulli (a destra) e Valli - e Meeke, in volo con la Citroën Xsara vogliono tornare al Legend

# Quelli del Wrc lo amano già

## MEEKE E NEUVILLE SONO LETTERALMENTE IMPAZZITI PER IL LEGEND E IL PROSSIMO ANNO VOGLIONO TORNARE

**S**premuta oltre ogni limite, la vecchia Citroën Xsara Wrc cede. Qualcosa nell'idraulica della trasmissione s'è rotta, non ha retto alle sollecitazioni imposte dalla guida di uno dei piloti più aggressivi, veloci e funambolici di tut-

to il Wrc. Una vittoria annunciata è sfumata. Non ha alcuna importanza. Ormai il virus del Legend ha contagiato Kris Meeke. «Io qui ci devo assolutamente tornare!» sbotta il rosso nordirlandese della Citroën. «Questo è il rally! I fur-

goni delle assistenze lungo la strada, l'abbraccio della folla, la passione che senti e vivi, la notte squarciata dai fari. Una cosa unica. Dico di più: bisognerebbe ricreare tutto questo nel Mondiale! Davvero mi rincresce non essere venuto mai al Legend prima di quest'anno, però da ora in poi non intendo più mancare». A Meeke fa eco Thierry Neuville, l'altro pilota top in servizio nel Mondiale venuto per la prima volta al Legend. «Incredibile - esordisce Neuville - . Grazie agli organizzatori ho potuto far passerella ma non mi basta. Io, qui, ci voglio tornare a correre!». ●

### SI SVOLGERÀ AD IMOLA NELL'APRILE 2018

## Ecco il Legend F.1

Il Legend raddoppia e dalla sua costola nasce una manifestazione che si prefigge di ripeterne il successo anche in pista. Si chiama Motor Legend Festival e andrà in scena a Imola dal 20 al 22 aprile, dedicato a Formula Uno, Endurance e belle auto. Ci saranno esibizioni in circuito, track day, esposizioni, una mostra sulla storia del Martini Racing e tanto altro. S'annuncia Niki Lauda, per ricordare il primo Gp di San Marino F.1, fuori mondiale, vinto dall'austriaco nel '79 con la Brabham-Alfa, ed è già assicurata la presenza della Mercedes F.1 di Fangio, mentre dalla Gran Bretagna arriveranno 150 piloti gentleman/collezionisti. E contatti sono avviati con la Ferrari per avere le F.1 dei clienti, con la Dallara, la Lamborghini, la Pagani.

«Non vogliamo certo togliere spazi a nessuno» spiega Vito Piarulli, uno dei due "inventori" del Rally Legend, che insieme ad Andrea Gallignani ha ideato il Motor Legend Festival. «Più semplicemente - continua - pensiamo ci sia spazio per una manifestazione così in Italia».

### TORNA IL LANA

Il Rally della Lana, la gara biellese il cui destino s'è tragicamente interrotto con l'incidente che costò la vita ad un'intera famiglia nel 2001, sta per rinascere! La Federazione ha già ricevuto la richiesta d'iscrizione a calendario per la 30esima edizione, con la data del 1° luglio. Ci sta lavorando da mesi un pool di imprenditori ed appassionati che ha pronto tutto il necessario. Il Lana torna come rally Regionale ma è ovvio che le ambizioni sono ben altre...

### ERRANI

Dopo sette anni si è ricomposta la coppia formata da Riccardo Errani e Stefano Casadio. Oltre 400 gare disputate, dai nazionali fino al Mondiale, i due romagnoli hanno corso il Legend con una bella Lancia Delta 16V Gruppo A della Jolly Autosport.

### TIFOSO

Si chiama Giacomo Gabriele ed è uno dei tanti appassionati siciliani fedeli lettori di Autosprint, dei quale non perde un numero dal 1978. Da sei anni l'"Elettricista", questo il suo soprannome su facebook, non manca al Legend insieme al piccolo Gaspare ed alla moglie Paola.

### MONZA GRANDI FIRME

A parte Valentino Rossi, la cui Ford Fiesta non sarà più seguita da M-Sport ma da un team privato, gli organizzatori del Monza Rally Show stanno in tutti modi cercando di avere almeno una vettura per ciascuno dei team ufficiali che partecipano al Wrc.

### ZONZINI FAMILY

Che bello vedere papà Giovanni Zonzini, ex-Presidente della Fams - controllare note e road book con l'esperto Stefanelli prima di entrare in azione al fianco del figlio Emanuele.

### TRELLES RALLYCROSS

A due gare dalla fine, il pluriridato di Gruppo N Gustavo Trelles sta lottando per la vittoria nel campionato argentino di rallycross con una Mitsubishi Lancer.

### SEB OGIER

«PURTROPPO NON HO MAI AVUTO LA FORTUNA D'INCONTRARLO! L'HO CONOSCIUTO FACENDO IL VIDEOGIOCO CHE PORTA IL SUO NOME. È UNA LEGGENDA DEL MOTORSPORT. L'IMMAGINE CHE HO DI LUI È QUELLA DI UN PILOTA SUPERVELOCE, IL PIÙ SPETTACOLARE DI TUTTI. ERA SEMPRE PRONTO A PRENDERE MOLTI RISCHI E DAVA IL MASSIMO DALL'INIZIO ALLA FINE. AVREBBE POTUTO VINCERE PIÙ DI QUANTO HA VINTO MA ANDAVA SPESSO OLTRE IL LIMITE E FACEVA INCIDENTI PAZZESCHI. LA GENTE LO AMAVA PER QUESTO»

# Cobbe in paradiso

**WRC-KIT** SUCCESSO DEL TRENTINO CON LA FOCUS DOPO IL DOMINIO DI MEEKE CON LA XSARA. SECONDO SIGNORINI

**I** Legend delle stelle finisce per diventare terreno di conquista del pilota qualunque. Luciano Cobbe, appassionato trentino che fa le ronde e le gare su terra con una Ford Focus Wrc, ha vinto la categoria Wrc-Kit, quella delle vetture più recenti (fino al 2002), dando così lustro alla "classe operaia" e lasciando il suo segno nella lunga storia della kermesse sanmarinese.

All'inizio è Meeke show, con il nordirlandese della Citroen stellare al volante di una vetusta Xsara Wrc che infatti non regge alle sollecitazioni del suo indiatolato pilota. Meeke vola sulle ali dell'entusiasmo per una manifestazione che sta ancora scoprendo ma della quale è già perdutamente innamorato. Poi, mentre la sera del sabato allunga le sue ombre e s'accendono i fari supplementari, la Xsara dice basta e Meeke è costretto a tornare al parco assistenza, lasciando a Cobbe tutte le luci della ribalta. Il trentino è bravo a tenere alta l'asticella ed a debita distanza Nico Signorini con la Clio Maxi e Kristian Poulsen con una bella Toyota Corolla Wrc. Appena giù dal podio c'è Martin Prokop, quarto con la Citroen Super1600 che non guidava da quando vinse il Mondiale Junior nel 2009. ●



foto grafie BETTIOL



## SCENDE DAVVERO LEGGENDARIE

Salonen, Munari e Ogier, sopra da sinistra, fra la folla. Dall'alto, in senso orario: Cobbe e la Focus Wrc; Romagna con la Delta; Campedelli e Donazzan; Covini sulla 037; Bianchini primo nell'Historic e Calzolari in volo con la Ford escort MkII capotata prima della gara

## I PILOTI DI SAN MARINO IN BATTAGLIA PURE PER QUESTIONI DI CAMPANILE

### Titani anche al bar

Vedi la carrozzeria della Ford Escort di Giulio Calzolari e subito viene da chiedergli: «Ha preso la grandine?» e il Lupo di San Marino dà una risposta disarmante: «Mio figlio voleva vedere come va, così l'ho portato a fare un giro e abbiamo capotato! Ho chiesto al carrozziere se si poteva rimediare. Abbiamo lavorato due giorni e tre notti ma eccoci qui. Non potevo rinunciare, mio figlio piangeva...». E poi in gara, il Lupo se la gioca subito contro macchine ben più performanti, si trova subito in alto nella classifica. Quella del cuore, prima che quella dei cronometri. La

terra fertile del Legend è portata da quelli come lui. Vanno bene i campioni famosi e le regine da rally ma vedere all'opera il popolo dei sammarinesi che corrono nella loro gara vale da solo la fatica che richiede continuare ad organizzare un evento così. «Ho sbagliato l'assetto della mia Talbot Lotus Gruppo 4 - dice Stefano Rosati - perché dietro tiene troppo, non riesco a farla andare di traverso come vorrei». Gli fa eco Oliviero Ceccoli, cugino di Daniele, sempre protagonista nel "Terra": «La mia è una Ford Escort ex-ufficiale vera, aveva la guida a destra, l'ho comprata 25 anni fa a Nottingham e non la venderei per nessuna cifra». Però la rischia, e volentieri, al Legend... E Fabrizio Colombi ha qualche perplessità: «La mia Bmw M3 è a fiche, vedo però delle Delta che secondo me non hanno nemmeno la flangia. Così non va bene a me piace giocare pulito, vorrei che lo facessero tutti». Poi c'è Loris Baldacci, ex-giovane promessa come lo fu ancor prima il fratello Mirko. Guida una Clio Williams e va fortissimo. Sarà secondo fra le Myth. Quello dei sanmarinesi è un Legend nel Legend, un derby davvero speciale. Perché se la gara dura tre giorni, poi al bar c'è tutto un anno di tempo...





## Romagna finalmente

**MYTH DOPO QUATTRO PODI IL VENETO FIGLIO D'ARTE RIESCE A VINCERE AL LEGEND CON LA LANCIA DELTA**

**D**opo essere arrivato quattro volte sul secondo gradino del podio, questa volta Simone Romagna ce l'ha fatta a portare a casa la coppa del vincitore. Il veneto figlio d'arte (suo papà Illide è stato uno dei grandi protagonisti di rallycross e autocross tricolori) ha scatenato i tanti cavalli della sua Lancia Delta 16V e s'è involato sin dal via, per non essere più impensierito. Neppure da un rivale di razza come Gustavo Trelles, pure lui con una Delta, né dalle sempre spettacolari Bmw M3 di Marcello Colombini e Gabriele "Odeon" Noberasco. L'unico, alla fine, che ha mostrato una parvenza di opposizione a Romagna è stato Baldacci Junior, Loris, secondo alla fine con la sua veloce Clio Williams ma staccato di quasi 1 minuto dalla Delta davvero super del vincitore.

## Bianchini vola con la 037

**HISTORIC IL SANMARINESE SEGNA IL MIGLIOR TEMPO COMPLESSIVO DI TUTTA LA GARA CON LA LANCIA RALLY**

**L**a categoria che mette insieme le vetture "più storiche" fra quelle in gara al Legend è stata terreno di caccia per l'esperto Marco Bianchini e la sua leggerissima Lancia Rally 037. Bianchini ha sfruttato davvero al meglio il materiale a sua disposizione, andando a mettere la sua firma ad una super prestazione, suggellata dal miglior tempo nella classifica generale, dunque potendosi fregiare del titolo di vincitore

assoluto nella 15esima edizione del Rally Legend. Bianchini ha sempre marciato fortissi-

mo, senza incertezze, andando a regolare il sempre aggressivo e veloce Giuliano Calzolari con l'Escort MkII, a sua volta davanti a Davide Cesarini, pure con un'Escort ben più anziana di quella del rivale che l'ha preceduto. Bella la prova di Rosati, quarto, e quella di Claudio Covini, vincitore delle ultime due prove che senza un paio di testacoda avrebbe potuto finire la sua gara molto più avanti in classifica. ●



### TONY DELUSO

L'hanno finita la sera prima ma il Dino Ferrari V6 non voleva saperne di funzionare a dovere. Così, la gara del ritorno per "Tony" Fassina con la Stratos, replica fedele della vettura che portò al clamoroso trionfo nel Sanremo iridato del 1979, è stata un calvario.

### LONGHI & AGHINI

Andrea Aghini e Pierino Longhi non hanno avuto fortuna al Legend. "Ago" ha vissuto una gara travagliata con la Toyota Celica St205 ex-Kankkunen di Orlando Redolfi. Ancor più sfortunato Pierino Longhi, quasi subito fermo per un captore che faceva i capricci sulla Corolla Wrc ex-Sainz.

### CAMPEDELLI

Smaltita la delusione per il terzo posto in campionato, Simone Campedelli - unico fra i protagonisti del Tricolore presente al Legend - ha fatto passerella con la Fiesta R5 della Brc. Al suo fianco c'era il suo sponsor e mentore Armando Donazzan, fondatore di Orange1 Racing.

### AITKEN WALKER

Vincitrice della Coppa Fia Dame '90, la scozzese Louise Aitken Walker era al Legend per onorare il connazionale Colin Mc Rae con la figlia Gina su una Talbot Lotus.

### RICORDO DI VOLTA

Gli organizzatori hanno fatto un ricordo di Beppe Volta, il preparatore recentemente scomparso che proprio al Legend fece fare i primi passi alla Lancia Ecv1 mai nata. A commemorare Beppe c'erano, fra gli altri, Miki Biasion e Gigi Battistolli.

### GIORGIO LEONETTI

Festeggiato da molti dell'ambiente e da alcuni suoi ex-piloti - a cominciare da "Odeon" Noberasco - s'è visto Giorgio Leonetti, mitico boss della Tre Gazzelle.

### McRAE CINA 1997

Fra le tante preziose vetture presenti al Legend c'era anche la Subaru Impreza Wrc con la quale Colin McRae vinse la prima edizione del China Rally, nel 1997. La portava in passerella Steven Rockingham.



# Lo statuto Albertini

**C**OMO - Stefano Albertini e Danilo Fappani hanno suggellato una fantastica stagione firmando la quinta vittoria su sei del CiWrc in un rally di Como monopolizzato dalle Ford Fiesta: non fosse per "Pedro", sesto nel debutto italiano della Hyundai i20 Wrc versione 2016, ci sarebbero solo vetture con l'ovale blu nelle prime nove posizioni. Quella del duo bresciano è stata una vittoria dal gusto e significato speciale, visto che avevano a che fare non solo con il campione uscente e trionfatore della scorsa edizione Marco Signor ma anche con la serie dei piloti comaschi che da anni sono ai vertici fra i gentleman driver. Gente per cui questa gara ha ovviamente un valore particolare.

Albertini si è piazzato immediatamente davanti a tutti e per tutte le due giornate ha infilato solo vittorie (6 su 9 prove speciali) o terzi posti, concedendosi qualche cautela in più sulla lunga (29 km) e insidiosa Val Cavargna. Sia chiaro: la sua non è stata una tranquilla passeggiata, tutt'altro. Il venerdì pome-

**IL BRESCIANO GIÀ  
CAMPIONE VINCE  
PER LA QUINTA  
VOLTA E IMPONE  
ANCORA LA SUA  
LEGGE. BUONO  
IL DEBUTTO  
ITALIANO DELLE  
HYUNDAI 2016**

di Gianni Cogni

riggio ha avuto alle calcagna Corrado Fontana con il suo nuovo affascinante giocattolo Hyundai 2016: distacco massimo a fine giornata appena 3". Uscito di scena in avvio il sabato per una foratura lenta sulla prima Val Cavargna, il posto di Fontana è stato preso da Marco Signor. Proprio Signor è stato poi protagonista del testa a testa finale con Manuel Sossella. Il veneto ha mostrato una marcia in più di tutti sulla faticosa Val Cavargna: vittoria in entrambi i passaggi, rosicchiando così 10" ad Albertini ed arrivando esattamente a pari tempo con Signor al via della speciale conclusiva. Ma Signor ha reagito conservando per 2" il posto d'onore. Pur con tante Wrc, c'è anche chi ha trovato modo di brillare in R5, soprattutto il funambolico

#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc); 2. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc); 3. Sossella-Falzone (Ford Fiesta Wrc)

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

## TUTTI I VINCITORI CIWRC

|                 |           |
|-----------------|-----------|
| Assoluto        | Albertini |
| Classe R5/S2000 | Bianco    |
| Classe S1600    | Menegatti |
| Classe N4       | Soppa     |
| Gruppo N 2Rm    | Angiletta |
| Classe R3       | Benvenuti |
| Classe R2       | Carella   |
| Classe R1       | Rivia     |
| Under 25        | Testa     |

# Rivia scavalca al fotofinish Cogni

**IL PARMENSE SUPERA IL PIACENTINO E FA SUA LA SUZUKI RALLY CUP MENTRE A BENVENUTI VA IL TROFEO R3 NONOSTANTE BOTTIONI**

**C**on tutti gli scudetti del CiWrc già assegnati, al Rally di Como restava il compito di stabilire il vincitore della Suzuki Rally Cup e del Trofeo R3. Fra le giapponesi l'ha spuntata con merito il parmense Simone Rivia, che ha scavalcato proprio in questa gara il piacentino Giorgio Cogni - cui resta il primato dei punti conquistati in stagione - al termine di una prestazione perfetta che lo ha visto costantemente in testa. Dopo un inizio serrato con il campione uscente Corrado Peloso (con remote possibilità di conferma) e Roberto Pellè terzi scomodi, un problema allo sterzo allontanava Cogni da Rivia. La svolta decisiva nella determinante power stage, con Rivia che la spuntava sul giovane avversario per 8 decimi di secondo, complice l'aver dato strada all'attardato Spataro (poi volontariamente ritiratosi a fine prova dopo un intervento sui freni). L'annullamento della seconda Val Cavargna cancellava le scarse speranze di ribaltone finale. Fra le R3 inutile il successo per Bottioni, costretto ad uno scarto, con Paolo Benvenuti che la spuntava per il titolo grazie al terzo posto. ●



fotografie BETTIOL

Giò di Palma: quinto alle spalle di un Porro ai margini della lotta al vertice. Alle sue spalle bel duello fra Roncoroni e Catterina, piazzatisi nell'ordine divisi da meno di 2 secondi. Intensissimo il duello per la supremazia tra le 2 Ruote Motrici fra Vittalini con la Ds3 R3T e Vescovi con la Clio S1600. Dopo essersi alternati al comando, alla fine l'ha Vescovi per appena 1 secondo... Da segnalare poi il successo di Daprà (Skoda) su un eccellente Santini (Grande Punto) fra le S2000 e la prova in crescita del giovane finlandese Lindholm con la Clio R3T, oltre all'ottima prova di Luca Pierotti che gli è valsa il successo nel trofeo Michelin. ●

### "PEDRO" DI TRAVERSO

"Pedro", a fianco, sesto con la Hyundai 2016. Rivia, in alto, vincitore nella Suzuki Rally Cup. Nell'altra pagina Albertini, al quinto successo nel CiWrc che ha dominato dall'inizio alla fine



### NAZIONALE A TENCA

Successo di Tenca-Lucca su Skoda Fabia R5 nel rally nazionale in coda al Tricolore Wrc. Incertezza di breve durata, perché dopo l'iniziale successo dei rientranti Silva-Pina (Citroen Ds3 R5), sulla prova seguente i favoriti erano costretti al ritiro per rottura dell'idroguida. Secondo posto per Riva-Soldati su Ds3 R3T.

### IL DRAMMA

Non c'è stato shakedown a Como. Appena prima del via, lungo la strada per raggiungerlo, si è consumata infatti una tragedia. Un marocchino ha dato volontariamente fuoco alla propria abitazione, morendo insieme alle sue bambine.

### INFORTUNIO AL PARCO

Shoccante infortunio al parco assistenza di Porlezza. I meccanici della D-Max stavano lavorando sulla Ds3 R5 dell'appena ritirato Silva quando l'auto è caduta dai cavalletti schiacciando uno di loro. Soccorso subito dall'ex pilota e medico Michele Gregis, l'uomo è stato trasportato in elicottero a Como con sospette fratture al bacino, alla spalla ed allo zigomo.

### STRANIERI SIMPATIA

Al via c'erano anche il giovane finlandese Lindholm ed il brasiliano Nobre. Per il finnico prova in crescendo con la Clio R3T di cui alla fine si è detto entusiasta, per il brasiliano (presidente della squadra di calcio del Palmeiras, ed al rientro con la Fabia R5 di Motorsport Italia) una gara all'insegna della simpatia.

### DA ZANCHE INAUGURA

Lucio Da Zanche e Egle Vezzoli hanno inaugurato l'albo d'oro della versione storica del Rally di Como. Dominato dalle Porsche e con un parco partenti con nomi di spicco, il rally ha visto il dominio di Lucio z<ZATUOT EW0Da Zanche, inizialmente insidiato da Enrico Melli poi attardato da una foratura. Secondo posto per Nicholas Montini davanti a Matteo Musti.

# G-Drive va a segno

L'ORECA ROUSSEL-ROJAS VINCONO LA SERIE. IN LM-GTE S'IMPONE LA FERRARI 488 JMW CON SMITH E FANNIN



#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Allen-Bradley-Yacaman (Oreca 07); 2. Owen-De Sadeleer-Albuquerque (Ligier Jsp217); 3. Isaakyan-Orudzhev (Dallara P217).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Con una gara accorta l'Oreca G-Drive di Roussel-Rojas ha conquistato a Portimao il titolo Elms, vinto grazie alla costanza di piazzamenti, con 4 secondi posti conquistati su sei gare oltre al successo a Monza. Unica rivale ancora in lizza era la Ligier United Autosport di Owen-De Sadeleer-Albuquerque, arrivata in Portogallo staccata di 18 punti. La vettura di Zak Brown ha lottato a lungo con l'Oreca dei vincitori Bradley-Yacaman-Allen, ma ha dovuto arrendersi dopo aver pagato un drive through. Ottima prova anche delle Dallara, 3° con Isaakyan-Orudzhev e 5° con Lacorte-Sernagiotto-Belicchi, autori della gara più consistente della stagione. In LmP3 Falb-Rahyall hanno conquistato il titolo regolando i francesi Cougnaud-Jung-Ricci. I due americani dello United Autosports sono stati autori di una grande rimonta, partendo dal fondo dello schieramento dopo aver visto annullato il tempo di qualifica per non aver rispettato i limiti della pista. Una volta al comando, a poco meno di 20 minuti dal termine hanno lasciato la vittoria ai compagni di team England-Boyd-Patterson. Titolo Lm-Gte alla Ferrari 488 Jmw di Smith-Fannin, aiutati nell'occasione da Will Stewens. La squadra inglese ha così portato a termi-

ne una stagione trionfale, impreziosita dal successo in Gte-Am alla 24 Ore di Le Mans e dalla vittoria ottenuta da una 458 nella sua ultima gara a Monza. Matteo Cairoli, con Ried e Camathias, ha fatto sua la prima gara della stagione Elms, che si va ad aggiungere ai successi ottenuti nel Wec al Nurburgring ed in Messico. Non altrettanto bene è andata alle due Rosse del Spirit of Race, entrambe fermate da problemi meccanici. Messa in archivio la stagione la Elms guarda avanti, con l'annunciata deroga al regolamento che concede a Ligier, Dallara e Riley Multimatic una evoluzione delle proprie LmP2 per il 2018. Proprio in

#### EBIMOTORS E LAMBO OK IN CUP GT3

## Titolo e invito a Le Mans 2018

Vittoria thrilling per la Huracan Gt3 Ebimotors di Busnelli-Babini, giunti in Algarve con 7 punti di vantaggio su Mowle, divenuti 8 grazie al punto della pole dopo la squalifica di Vos per benzina irregolare. Ma la prima ora di gara riapre in giochi quando a Busnelli scoppia la gomma anteriore destra. Dopo riparazioni e cambio pilota la Lambo è 5°, con la Mercedes di Mowle-Keen 2° dietro la Porsche dei Barker e classifica pari tra i duellanti. Ma a un quarto d'ora dal termine la lunga sosta della Huracan di Hiesse, 3° in quel momento, regala a Ebimotors il 4° posto ed i 2 punti che valgono titolo e invito in Gte-Am alla 24 Ore di Le Mans 2018.



questa ottica il costruttore italiano ha anticipato il suo arrivo a Portimao e mercoledì ha provato una carrozzeria anteriore con un inedito splitter. Lacorte, Sernagiotto e Belicchi hanno fatto test comparativi con la versione '17, volti a raccogliere dati sul nuovo kit aerodinamico. Ed in ottica 2018 è proprio grazie alla decisiva mediazione di Roberto Lacorte che il prossimo anno sarà possibile vedere anche in Italia in tv le gare della Elms, grazie all'accordo tra Aco e Sportitalia che prevede la diretta dell'ultima ora preceduta dalla sintesi delle prime tre ore di corsa.

**Diego Fundarò**



Sopra, la Ferrari 488 Jmw di Smith e Fannin che ha conquistato il titolo in Lm-Gte. In alto a destra, Busnelli e Babini che si sono imposti in Gt3 su Lambo. In apertura, l'Oreca G-Drive regina della serie al termine di questa stagione

*Libero di avere tutta  
la velocità che vuoi.*

**SENZA** VINCOLI  
PENALI  
LEGAMI

**T**

LA FIBRA PER TUTTI

**19<sup>,95</sup>** €

AL MESE  
PER 1 ANNO

**ULTRAFIBRA  
FACILE**

INTERNET  
FINO A 100 MEGA  
E CHIAMATE  
ILLIMITATE VERSO  
FISSI E CELLULARI

MODEM WI-FI E  
ATTIVAZIONE GRATIS

INCLUSI 12  
MESI DI **infinity**

ANCHE PER  
PARTITA IVA

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

**T** TISCALI

Offerta soggetta a verifica della copertura

# Armstrong sbarca sulla luna

IL DICIASSETTENNE NEOZELANDESE PRODOTTO DEL FERRARI DRIVER ACADEMY HA CONQUISTATO IL TITOLO NELLA SERIE TRICOLORE. COLOMBO VINCE GARA-3

di Massimo Costa

**M**ONZA - Canada, Estonia, Argentina, Nuova Zelanda. Non ci stiamo preparando a giocare a Risiko, ma sono le nazioni di ben quattro continenti diversi che hanno potuto fregiarsi del titolo italiano della F4. Che pare proprio essere proibito ai nostri piloti. Lance Stroll, Ralf Aron, Marcos Siebert ed ora Marcus Armstrong, questo l'albo d'oro del Campionato Italiano Formula 4. Il neozelandese ha conquistato il titolo al termine della prima gara del weekend di Monza. Partito dalla pole, ha tenuto la testa della corsa per alcuni giri, poi ha lasciato sapientemente andare via Artem Petrov, velocissimo sul tracciato brianzolo, gestendo bene il resto della gara. Armstrong corre per il team Prema ed è un prodotto del Ferrari Driver Academy; ha compiuto i 17 anni lo scorso luglio, è nato a Christchurch, ma è cresciuto ad Auckland. Fanno sempre tenerezza i ragazzi che arrivano dall'altra parte del mondo per dare sfogo ai propri sogni. Ed hanno sempre un qualcosa in più. Una decina di anni fa, Brendon Hartley, connazionale di Armstrong, fece lo stesso percorso via Red Bull così come il "vicino di casa" Daniel Ricciardo, australiano divenuto anche lui bandiera della bibita energetica, che si imposero nella F.Renault 2.0. Tutti loro hanno corso in campionati italiani scalandolo con successo le categorie maggiori. Armstrong ha le qualità per intraprendere il loro percorso. Cos'hanno in più questi ragazzi che arrivano dalle terre di "mezzo"? La lontananza da casa, il doversi arrangiare in una realtà completamente diversa dalla loro, le 12 ore di fuso orario che li separano dalla famiglia, il fatto di vivere da soli in appartamenti o stanze di hotel, costituiscono senza dubbio una componente importante che si traduce nella forza di volontà, nell'impegno costante, nel voler raggiungere l'obiettivo anche per ripagare non solo gli sforzi della famiglia nel mantenere un figlio in un altro continente, ma soprattutto per vincere la grande sfida lanciata a se stessi. Questi ragazzi non vengono in Europa per giocare con le "macchinine", ma per diventare professionisti e gioco forza hanno la cattiveria, la determinazione, per raggiungere l'obiettivo finale che difficilmente un indigeno può avere dentro di sé. Aggiungiamoci le lezioni della FDA e la sapiente organizzazione della Prema nel gestire i giovani piloti provenienti da lontani Paesi e tut-



#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Petrov; 2. Armstrong; 3. Van Uiter. Gara-2: 1. Petrov; 2. Van Uiter; 3. Lorandi. Gara-3: 1. Colombo; 2. Rodriguez; 3. Maini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

#### A MARCUS LA CORONA PER IL TRIONFO TRICOLORE

A Monza nell'ultimo round del Tricolore di F4 Marcus Armstrong ha finalmente messo in testa la corona per la vittoria del campionato. In Brianza c'è stato spazio anche per Petrov e Colombo, sopra, che si sono divisi le vittorie

to torna. Armstrong si era creato un nome già nel mondo del kart, poi si è avvicinato alle formule e dopo brevi esperienze in alcune gare di F.Renault e nel F.Toyota di casa sua che lo ha visto piazzarsi quarto, ha puntato sulla F4. Le precedenti esperienze in monoposto gli hanno tolto la possibilità di correre come rookie, ma non se ne è fatto un cruccio. Il suo inizio nel tricolore è stato positivo, ma dopo due appuntamenti aveva incassato due ritiri e la classifica vedeva al comando rivali come Lorenzo Colombo e Sebastian Fernandez. Ma Armstrong è cresciuto di gara in gara, favorito anche dalla partecipazione alla serie tedesca. Due campionati in un anno fanno la differenza se nelle mani hai anche il talento. E così Armstrong ha perso per un soffio il titolo tedesco, andato al suo compagno Juri Vips, e nell'italiano si è fatto largo con forza vincendo quattro gare, ma raccogliendo tanti utili piazzamenti. A Monza era presente il padre, visto un paio di volte nel corso del campionato. Gestisce ad Auckland diverse concessionarie di auto ed è stato un valido atleta di judo nonché pilota amatoriale. Lo spirito combattivo di Marcus arriva anche da lì. ●





LA LORO STAGIONE È STATA DAVVERO OTTIMA

## Petrov e Colombo grandi protagonisti

Petrov e Colombo sono stati, assieme ad Armstrong, i due grandi protagonisti di Monza. Il russo della DR Formula ha vinto la prima corsa in scioltezza ripetendosi in gara 2, con pista bagnata, con altrettanta disinvoltura. Poteva ripetersi anche in gara 3, ma Armstrong, spostandosi due volte all'ingresso in Parabolica, ha danneggiato l'ala anteriore di Petrov. Poco dopo, il russo ha tagliato la Roggia e nel rientrare in pista ha centrato Van Uitert, spostato verso destra con durezza da Armstrong. Il neo campione ha tagliato per primo il traguardo, ma è stato penalizzato e retrocesso decimo. Vittoria quindi per Colombo, autore di due ottime pole. Non gli era andata bene nelle prime due corse, ma si è rifatto con gli interessi nella gara finale. Bene anche il rookie Lorandi, terzo in gara 2 e quarto nella prova finale. In gara 3, sul podio anche Rodriguez e Maini.

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



**Gli specialisti dei gazebo personalizzati che si montano in un minuto**

- e di tutti i loro complementi -

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

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

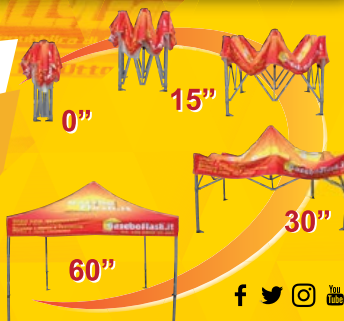
Ti offriamo la consulenza e la progettazione per scegliere il prodotto più adatto alle tue esigenze

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

**UTILIZZA IL CODICE PROMOZIONALE**

**gazebosprint17**

**E AVRAI UNO SCONTO DEL 15%**



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

[www.gazeboflash.it](http://www.gazeboflash.it) - [info@gazeboflash.it](mailto:info@gazeboflash.it)



## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Altoè; 2. Baldan; 3. Comini. Gara-2: 1. Baldan; 2. Altoè; 3. Mugelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

# Baldan tra le sorprese

**IL VENETO CONQUISTA IL TITOLO ITALIANO IN UN ULTIMO ROUND PIENO ZEPPLO DI COLPI DI SCENA. GIACOMO ALTOÈ SUGLI SCUDI**

**M**ONZA - È stato un finale di stagione incandescente, con tante sorprese. A cominciare dal ritorno di Giacomo Altoè, il 17enne veneto impegnato nel TCR International. Questa volta il minore dei fratelli Altoè si è presentato al via con l'Audi RS del team Target e in gara-1 è scattato dalla pole, conquistando la vittoria nonostante i 5" di penalizzazione inflitti per taglio di variante. In gara-2 Altoè ha tagliato nuovamente il traguardo per primo, ma è incappato ancora in una penalità di 5", stavolta per sorpasso fuori dal track limit in partenza, ed è retrocesso in 2ª posizione.

Un altro ritorno importante è stato quello di Stefano Comini: che si è ripresentato a Monza, anche per continuare la sperimentazione della Subaru. Comini si è piazzato 2° in gara-1 ma è scivolato al terzo posto per via di 5" di penalità per track limit. Nella 2ª frazione il pilota Subaru si è prodigato in un bel duello con Altoè: i due si sono alternati più volte in testa alla gara, poi Comini è stato costretto al ritiro per la rottura di una sospensione. Venendo ai protagoni-

sti della stagione, Nicola Baldan ha guidato di conserva in gara-1 con l'obiettivo di chiudere anticipatamente i giochi della corsa al titolo. Strategia che ha pagato, anche se sul finale ha puntato al podio, e ha concluso 2° complice la penalità inflitta a Comini. In gara-2, Baldan 2° al traguardo, ha festeggiato comunque il titolo dal gradino più alto del podio, grazie alla penalità di 5" rimediata da Altoè. Tanta sfortuna, invece, per il primo rivale di Baldan nella corsa al titolo: Eric Scalvini su Honda, che in gara-1 ha concluso 5°, dopo essere scattato dalla nona posizione in griglia. In gara-2, a campionato già chiuso, è andata peggio, perché è stato costretto a rientrare in pitlane per sostituire una gomma dopo un contatto nelle prime fasi: ripartito, ha scontato un drive through per irregolarità in partenza e si è piazzato ottavo. Kevin Giacon con la Opel Astra si è piazzato sesto in gara-1 e 7° in gara-2 mentre Massimiliano Gagliano con la Vw Golf ha concluso al nono posto la gara del mattino, ed è stato estromesso da un contatto con Barberini il pomeriggio. Nella classe



DOPO TANTI TROFEI UN TITOLO

## Nicola primo tricolore

Il neo campione del TCR Italy Nicola Baldan è nato a Piove di Sacco in provincia di Venezia 35 anni fa e questa è stata la sua prima stagione nel turismo tricolore. «Vincere il titolo era il nostro obiettivo e siamo felici di averlo centrato - ha detto Baldan - Monza è una pista che adoro, qui mi ero trovato più volte a giocare e a vincere dei campionati: dalla Clio al Trofeo Abarth, dal Mini Challenge alla Leon Cup lo scorso anno. Ma anche se ami un circuito, non è così scontato che tu riesca a vincere. Per questo ho affrontato il weekend con l'obiettivo di non sbagliare niente, a partire dalle qualifiche. In gara2 ho subito un contatto al via e ho dovuto inventarmi il modo di tenere il passo nonostante la macchina avesse qualche problema di assetto. Vincere il titolo e anche una gara nel tempio della velocità quale è Monza è qualcosa che ti rimane dentro per sempre! Grazie al team PitLane ma anche a SEAT e a SEAT Motorsport Italia, a tutti i miei sostenitori e non ultimo alla mia famiglia che mi supporta da sempre».

TCT, riservata alle vetture più vicine alla produzione, Raimondo Ricci si era laureato campione nella classe già nella gara di Imola, ma a Monza ha voluto confermare la sua supremazia andando a siglare la settima vittoria. In gara2 vittoria per il giornalista Alberto Perucca Orfei.

**Fiammetta La Guidara**



Giacomo Altoè è stato il grandissimo protagonista a Monza. Ha ottenuto la vittoria in gara-1 e dopo aver concluso davanti a tutti in gara-2 è stato penalizzato di 5" e ha chiuso 2°. In alto, Baldan campione d'Italia

# Griffato Zucchi

IL TRENTANOVENNE BRESCIANO CONQUISTA IL TITOLO TRICOLORE. ALTOÈ È BATTUTO. BRILLANO LA BRENA E LIANA



A Matteo Zucchi è stato sufficiente chiudere al 5° posto gara-1 davanti al rivale Giovanni Altoè per mettere le mani sul tricolore Tcs

**M**ONZA - Matteo Zucchi è il nuovo campione italiano TCS e succede ad Alberto Bassi: il bresciano è arrivato sul circuito di Monza con un vantaggio di 21 punti su Giovanni Altoè e ha chiuso i giochi già in gara-1. Concludendo al quinto posto, ma davanti ad Altoè, già il sabato sera Zucchi ha potuto festeggiare nell'ospitalità di SEAT Motorsport Italia, la compagine guidata da Tarcisio Bernasconi che per tutta la stagione ha schierato nel campionato italiano TCS una quindicina di Leon ST Cupra. E in diverse occasioni, come a Monza, le vetture in configurazione station wagon hanno monopolizzato la griglia di partenza.

È stato un weekend felice per Alessandra Brena: la ventiduenne bergamasca ha siglato infatti la sua seconda vittoria stagionale nella prima delle due manche. Scattata dalla sua prima pole position nel TCS, la Brena è rimasta sempre al comando e

si è piazzata davanti a Sandro Pelatti e a Paolo Palanti conducendo una gara senza sbavature. «Era da tanto che inseguivo la vittoria, dopo averla gustata a Misano e per mille motivi continuava a sfuggirmi», ha detto la Brena. «Adesso ho pareggiato i conti con la sfortuna».

In gara-2 è tornato alla vittoria il diciannovenne Nicolò Liana, che ha siglato la terza affermazione stagionale, piazzandosi davanti a Matteo Zucchi ed ai fratelli Guido e Nicola Sciaquato, al secondo podio dell'anno.

Alessandra Brena ha concluso al quarto posto,

a causa dell'handicap tempo di 15" che ha dovuto scontare dopo la vittoria del giorno precedente. La bergamasca era stata in lotta per le prime posizioni con Zucchi e Altoè fino al momento della sosta obbligatoria, poi è stata costretta al recupero. In questa seconda fase si è trovato arretrato anche Giovanni Altoè, che aveva 10

CON 3 VITTORIE E 4 PODI

## Il trionfo di Matteo

Matteo Zucchi, si è laureato campione italiano Tcs con tre vittorie e quattro piazzamenti sul podio. Trentanove anni, di Brescia, aveva già vinto un titolo con SEAT, nella Leon Cup, nel 2009. «Corro nei monomarca organizzati da Tarcisio Bernasconi da anni», ha detto Zucchi. «Ho cominciato con la Lupo Cup e poi la Fun Cup, dove ho concluso secondo perdendo la corsa al titolo all'ultima gara. Mi sono sempre giocato i primi posti nei campionati in cui ho partecipato - aggiunge Zucchi, che nel 2016 ha concluso terzo nella Mitjet Italian Series - Per qualche anno invece non ho disputato campionati interi, per via di problemi fisici».

Zucchi ha confessato che si aspettava di vincere il titolo già dopo gara 1.

«Avevo un bel vantaggio e solo 10 secondi da scontare come penalità, mentre Altoè ne aveva 25. Sapevo che in gara dovevo solo stare tranquillo, senza farmi prendere dalla foga. All'inizio però avevo perso troppo tempo, e sulle ultime ho dovuto recuperare. I calcoli vanno fatti, li ho fatti tutto l'anno e ho continuato a farli, cercando di non commettere errori», conclude Zucchi, che nella vita di tutti i giorni gestisce una tipografia e un'agenzia grafica.

secondi di handicap, e che nel cercare il sorpasso su Ferri è entrato in contatto con quest'ultimo, e per entrambi la stagione è finita anticipatamente. Altoè è comunque secondo in campionato davanti ad Alessandra Brena. Debutto nelle competizioni per il dj Paolo Piva, che si è comportato egregiamente, portando al termine la sua prima gara in pista al volante della ST Cupra. «Ho sempre avuto esperienze da navigatore in gara, anche al Monza Rally Show, con Gian Maria Gabbiani», ha detto Piva, che tra le sue attività più recenti ha l'apertura del grande concerto di Vasco Rossi a Modena. «Ho provato vetture veloci in pista, anche le F2 e le TCR, ma non avevo mai corso una gara vera e propria», ha aggiunto. Piva ha corso in coppia con il giornalista Alberto Bergamaschi. Avrebbero dovuto scendere in pista nella tappa di Monza altri due ospiti d'eccezione: DJ Ringo e Edoardo Stoppa. L'inviato di Striscia la Notizia, però, è uscito di pista alla variante Ascari durante le qualifiche e la Leon non ha potuto prendere il via. ●

### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Brena; 2. Pelatti; 3. Palanti. Gara-2: 1. Liana; 2. Zucchi; 3. Sciaquato-Sciaquato.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rovera; 2. Drudi; 3. Pera.  
Gara-2: 1. Drudi; 2. Rovera; 3.  
L.Pastorelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80



# Rovera fa scintille

**M**ONZA - Un finale per certi versi inaspettato, quello che a Monza ha laureato Alessio Rovera campione 2017 della Carrera Cup Italia. L'importante è crederci sempre ed il pilota varesino lo ha fatto fino all'ultimo, portando in casa Tsunami Rt il secondo titolo consecutivo, dopo quello ottenuto lo scorso anno con il francese Côte Ledogar. Rovera, che arrivava in Brianza con 13 punti in meno rispetto a Riccardo Pera (leader del campionato fin dall'appuntamento inaugurale di Imola dello scorso aprile), è stato autore di un weekend perfetto, praticamente straordinario, che lo ha visto sempre freddo e estremamente lucido, condito da pole e vittoria in gara-1, la quinta per lui di questa stagione, e ancora da un secondo posto.

Domenica nera invece per il suo rivale, che ha sprecato tutto dopo quattro giri, quando si è girato alla Parabolica mentre era terzo (la stessa posizione in cui aveva concluso il giorno prima) e ancora

**AUTORE DI UN FINE SETTIMANA PERFETTO, ALESSIO METTE LE MANI SUL MONOMARCA DI CASA PORSCHE DOPO UNA RIMONTA ENTUSIASMANTE**

di **Dario Lucchese**

virtualmente al comando nella classifica, venendo inesorabilmente centrato dall'incolpevole Francesca Linossi. Dall'inconsolabile delusione del pilota pilota toscano della Ebimotors, alle felicità di Rovera e di tutta la sua squadra, che ha conquistato anche il titolo Team.

Primo titolo nelle ruote coperte e secondo della sua carriera invece per il 22enne lombardo, che proprio a Monza nel 2013 era stato incoronato campione della F.Abarth. «Dopo il traguardo ho persino pianto. Questa per me è un'emozione fantastica - ha commentato Rovera - Gli ultimi giri di gara-2 sono stati interminabili; sapevo che non mi era concesso alcun errore. Rispetto all'inizio dello scorso anno sono cresciuto molto; ho acquisito la sensibilità di guida propria di queste vetture, che ovviamente è differente da quella delle formula. Ho cambiato anche mentalità, il modo di vedere le cose. Sul mio impegno 2018 ci lavorerò questo inverno. Il mio obiet-



# Pera perde il titolo al fotofinish

**GENIO E SREGOLATEZZA. RICCARDO HA VISTO SFUMARE IN EXTREMIS UNA VITTORIA CHE IN MOLTI CONSIDERAVANO GIÀ SUA**

**G**enio e "sregolatezza". Riccardo Pera ha perso in extremis un titolo che molti consideravano ormai alla sua portata. Ma il lucchese è stata la vera rivelazione di questa stagione. Il suo punto forte? La frenata. Quasi un paradosso per uno che sembra non frenare mai. Enrico Borghi, che nel 2016 lo ha preso dai kart per farlo debuttare nel trofeo Cayman, in cui si è subito laureato campione, lo colloca a metà strada tra un pilota preciso e calcolatore come Alessandro Balzan (che con la Ebimotors si è laureato campione della Carrera Cup Italia per tre anni di fila, dal 2009 al 2011) ed uno super veloce come Vito Postiglione, il quale ha proseguito la "saga" della squadra lombarda nel 2012. Di certo a Pera, 18 anni compiuti a luglio, manca ancora un po' di esperienza, ma il ragazzo promette bene.

A proposito di giovani, il monarca riservato alle 911 Gt3 Cup, quest'anno ha premiato anche Gianmarco Quaresmini, alla fine quarto in campionato con i colori della Dinamic Motorsport e a Monza quarto in gara-2. Stessa squadra per Francesca Linossi, sempre tra i più veloci. Una nota positiva anche per Daniele Cazzaniga (Ghinzani Arco), quinto al suo primo anno nella serie e sulla sua pista di casa con una livrea inedita dedicata al capoluogo Lombardo, pensata inizialmente per il modello stradale della 718 Boxter; un'idea nata dal progetto a cui hanno collaborato i Centri Porsche Milano e la scuola di design Nava, rappresentata con una differente grafica sulla vettura di Hans Peter Koller. ●



*tivo è rimanere in ambito Porsche, con un occhio di riguardo verso la Mobil 1 Supercup».*

Una rincorsa conclusasi dunque al fotofinish, che ha visto il varesino (che assieme a Pera è stato selezionato per lo Shoot Out internazionale della Casa

## **CAZZANIGA CON LIVREA DEDICATA A MILANO**

**Sopra a sinistra, la grande festa di Rovera che ha conquistato la vittoria nel monarca Porsche dando il secondo titolo consecutivo al team Tsunami. Sopra a destra, il grande sconfitta Pera e a sinistra, l'accattivante livrea di Milano sulla Porsche di Cazzaniga**



di Stoccarda) protagonista di un'escalation di risultati, specialmente dopo il test di Imola svolto alla fine dell'estate. Da quel momento in poi, pilota e squadra hanno dato la chiara impressione di avere ingranato una marcia in più, riacquistando tanta carica e nuove motivazioni. La conclusiva tappa di Monza ha anche visto trionfare il vicecampione 2016 Mattia Drudi, rientrato occasionalmente con la Dinamic Motorsport e autore dell'ultimo acuto con la vittoria ottenuta in gara-2, proprio davanti a Rovera e a Luca Pastorelli, al suo primo podio assoluto e due volte primo nella Michelin Cup che al Mugello aveva già assegnato il titolo a Ivan Jacoma. Una vittoria che Drudi (a Monza secondo in gara-1) cercherà di replicare questo fine settimana in Messico, proprio nella Porsche Mobil 1 Supercup che quest'anno lo ha visto raccogliere un secondo posto a Spa ed un terzo sempre sul circuito brianzolo. ●



fotografie RIGATO

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Gagliano; 2. Volpato-Nicoli; 3. Pellegrini. Gara-2: 1. Pellegrini; 2. Torelli-Greco; 3. Paolino.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Dopo aver tremato in gara-1, per Mattia Greco e Gabriele Torelli che nella seconda sfida hanno chiuso alle spalle di Pellegrini mettendo le mani sul monomarca di casa Seat

# Coppia motrice

## AL TERMINE DI UN ULTIMO APPUNTAMENTO DAVVERO PALPITANTE MATTIA GRECO E GABRIELE TORELLI VINCONO IL MONOMARCA

**M**ONZA - Ultimo round della stagione per la Leon Cupra Cup, che è approdata a Monza col titolo da assegnare. Al volante delle 'belve' da 350 cv, la sfida era ristretta a due equipaggi: quello di Matteo Greco e Gabriele Torelli, leader con 2 vittorie e 6 podi, e quello di Gabriele Volpato e Lorenzo Nicoli, a 15 lunghezze di distacco, con tre vittorie al loro attivo. Il weekend è iniziato male, però, per i leader della classifica Greco e Torelli, che hanno avuto un problema elettrico e sono stati costretti a saltare le prove libere, scattando dalla settima posizione in griglia, mentre Volpato-Nicoli si sono assicurati la terza casella. Ma a sorprendere in qualifica è stato un "outsider": Massimiliano Gagliano, che ha siglato la pole per soli 44 millesimi su Marco Pellegrini, autore di una vittoria in gara2 a Imola.

Nella gara del sabato Gagliano ha concretizzato le aspettative conquistando la prima vittoria stagionale. Ma non è stato facile: il milanese ha dovuto difendersi strenuamente dagli attacchi sferrati nell'ultima metà gara da Nicoli, a caccia di punti fondamentali nella lotta per il titolo. Il suo compagno di squadra, Volpato, sulle prime era stato anche in testa alla gara, ma alla fine ha dovuto accontentarsi del 2° gradino del podio, che comunque gli ha consentito di portare a soli 4 punti il distacco in classifica generale da To-

relli-Greco, finiti sesti. In gara-2 la griglia di partenza che inverte le prime otto posizioni rispetto all'ordine di arrivo di gara1 vede partire in pole Gurrieri, con Torelli-Greco terzi e Volpato-Nicoli in settima piazza. Dopo il testacoda di Gurrieri alla prima variante è Torelli ad andare al comando, con Pellegrini alle sue spalle, mentre Nicoli lotta per risalire posizioni a metà classifica. La situazione rimane invariata fino all'apertura della finestra della pit-lane: poco dopo il cambio pilota (e gomme), Greco lascia sfilare Pellegrini al comando.



Volpato, a suon di sorpassi, arriva in terza posizione, ma a oltre dieci secondi da Greco. Poi, negli ultimi minuti, in uscita dalla Parabolica, il "fattaccio": Volpato perde il controllo della sua Leon e impatta a velocità elevata contro le protezioni. Nessun problema fisico per il pilota, ma l'ingresso della safety car fino alla fine della gara cristallizza le posizioni, con Pellegrini vincitore davanti a Greco-Volpato. Per Marco Pellegrini è la seconda vittoria della stagione.

Fiammetta La Guidara

### MATTIA E GABRIELE AI RAGGI X

## Ritratto dei campioni

Gabriele Torelli e Matteo Greco sono i nuovi campioni della SEAT Leon Cup. 25 anni, Gabriele Torelli è di Scandiano, in provincia di Reggio Emilia, e nella vita fa il grafico pubblicitario. Matteo Greco 19 anni, è di Alba, nel cuneese, e studia Economia all'università di Torino. «Il weekend non era partito bene, ci sembrava finito quando non abbiamo disputato le prove libere per noie elettriche. Poi la fortuna ha girato - spiega Torelli - All'inizio del campionato non ci aspettavamo di vincere il titolo. In gara1 quando Matteo ha evitato il contatto fra Wyhinny e Masserini è andato in ghiaia e si sono incastrati dei sassi nel tappo del serbatoio dove i meccanici applicano la pompa per i martinetti. Per sollevare la macchina al cambio gomme abbiamo perso più di trenta secondi. Gara2 invece è stata la più bella della stagione. Sono partito con il coltello fra i denti», conclude Torelli, che ora sogna il Trc. «Oggi Gabriele è partito subito benissimo e io ho soltanto amministrato - spiega Greco - Mi dispiace molto per l'incidente di Volpato, la stagione non doveva finire così per lui. Quanto a me, devo ancora rendermi conto che abbiamo vinto. E' la gara di casa, oggi qui c'erano tutti gli amici. E' stata la gara più bella della stagione insieme alla prima vittoria ad Adria, dove eravamo i rookie e nessuno si aspettava che andassimo così forte».

# LA FARFALLA GRANATA RACCONTATA DA TUTTOSPORT.



Ribattezzato la farfalla granata per quel suo modo di muoversi in campo leggero e inafferrabile, a 50 anni dalla scomparsa Tuttosport vuole ricordare Gigi Meroni attraverso una raccolta di 3 DVD. Tantissimo materiale inedito dell'epoca con tutti i suoi gol, le sue interviste e con le testimonianze di chi lo ha conosciuto ed amato.

**IL TERZO DEI TRE DVD\* È IN EDICOLA DA VENERDÌ 27 OTTOBRE CON TUTTOSPORT.**

In vendita solo in Piemonte, Val d'Aosta e Liguria o tramite richiesta mail all'account: [dvdmeroni@tuttosport.com](mailto:dvdmeroni@tuttosport.com) specificando il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.



\*A € 9,99 + il costo del quotidiano.

  
SPORT REVIEW

**TUTTOSPORT**

# Marcucci

## 2 su 2 e titolo

**LORENZO VIVE UN FINE SETTIMANA AL TOP, METTE A SEGNO UNA DOPPIETTA E CONQUISTA IL TITOLO TRA I PILOTI "PRO"**

**M**ONZA - Due vittorie su due ed il titolo più importante, quello della classe aperta ai piloti "pro", per Lorenzo Marcucci. A Monza per il pilota del team The Club Motorsport, che arrivava al sesto e conclusivo appuntamento della Mitjet Italian Series nelle vesti di leader, tutto ha girato per il verso giusto. Inclusive le qualifiche, quando ha ottenuto la pole davanti al suo compagno di squadra Riccardo Romagnoli. Meno bene sono andate le cose per il campione 2016 Davide Di Benedetto, che doveva recuperare cinque punti. Il siciliano, portacolori della Scuderia Costa Ovest, in gara-1 si è prima portato al comando, rendendosi autore di un'ottima partenza dalla seconda fila, e in seguito ha lottato a lungo con Luca Segù e lo stesso Marcucci. È stato proprio quest'ultimo a rompere poi il ghiaccio, superando Di Benedetto alla variante Ascari. Successivamente, allo stesso Di Benedetto sono stati dati cinque secondi per avere oltrepassato i limiti della pista; una penalità a cui va aggiunto il contatto alla prima variante che ha coinvolto anche Marcucci, dando invece il via libera a Segù. Quest'ultimo

è balzato in testa, prima di perdere il cofano della sua vettura. Alla fine a chiudere secondo dietro a Marcucci è stato Romagnoli, con Michele Malucelli terzo e Di Benedetto subito dietro seguito da Leonardo Solla. La prima delle due gare riservate ai Piloti B, ha anche incontrato Malucelli nella Under 20. Primo titolo della carriera per il forlivese, 19 anni, che adesso segue le orme del fratello Matteo. Per Malucelli "junior" appena qualche settimana prima, a Vallelunga, era anche arrivata la prima vittoria assoluta. Tornando a Monza, in gara-2 Marcucci, che scattava questa volta dalla quarta fila, è andato dunque a prendersi un altro successo, quello che lo ha consacrato campione, facendo anche segnare il giro più veloce a riprova di un passo superiore a quello di tutti gli altri. Alle sue

spalle ha concluso un impeccabile Segù. Il portacolori della Cram Motorsport si è imposto anche nella prima gara dei Piloti A, quando in condizioni di nebbia e pista bagnata ha preceduto il nuovo arrivo Stefano Stefanelli (in arte "Giagua"), subito a proprio agio nel campionato della MQCorse riservato alle silhouette due litri, con Giacomo Riva terzo. A Stefanelli è andato poi il successo di gara-2, davanti a Claudio Giudice e a Federico Malvestiti.



### AL TRAGUARDO

#### PILOTI B

Gara-1: 1. Marcucci; 2. Romagnoli; 3. Malucelli. Gara-2: 1. Marcucci; 2. Segù; 3. Malucelli.

#### PILOTI A

Gara-1: 1. Segù; 2. "Giagua"; 3. Riva. Gara-2: 1. "Giagua"; 2. Giudice; 3. Malvestiti.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Sopra, Claudio Giudice, nella foto davanti a Segù, ha conquistato la vittoria tra i Piloti A. Sopra al centro, Malucelli, due volte 3° tra i Piloti B dove il titolo è andato a Marcucci, in azione nella foto in alto a destra

### NEL RUSH FINALE BATTE SOLLA

## Giudice ok tra i Piloti A

La tappa brianzola ha assegnato a Claudio Giudice il titolo dei Piloti A. Il pilota milanese, reduce dalla vittoria messa a segno a Vallelunga in gara-2, ha avuto la meglio nella "volata finale" con Leonardo Solla grazie ai punti ottenuti a Monza con il sesto posto di gara-1, che hanno consolidato definitivamente la sua leadership. A conquistare le ultime due vittorie della stagione, sono stati tuttavia Luca Segù (protagonista anche tra i Piloti B) e Stefano Stefanelli. Secondo in gara-2, Giudice ha potuto salutare con un altro podio una stagione che lo ha visto fin dall'inizio

**Dario Lucchese**



# Ponzio ci mette la firma

**PRIMO TITOLO IN CARRIERA PER IL PESCARESE CHE INFILA  
UNA DOPPIETTA NELL'ULTIMO ROUND DELLA SERIE**

**M**ONZA - Riccardo Ponzio ha conquistato il primo titolo della sua carriera. Il pescarese si è laureato a Monza campione del F.2 Italian Trophy, chiudendo i giochi già in occasione della prima gara del conclusivo appuntamento della stagione. L'abruzzese della Puresport doveva praticamente formalizzare un successo oramai annunciato, frutto delle cinque vittorie e dei dieci podi conquistati prima dell'ultimo round del calendario. Una serie positiva che è proseguita anche sul circuito brianzolo, dove ha cominciato il weekend ottenendo la sua quarta pole di quest'anno, dopo avere dominato anche le libere del venerdì. Poi il successo ottenuto sabato, cui ha fatto seguito quello di gara-2. Niente da fare per Alessandro Bracalente, l'unico che nutre ancora qualche speranza nell'ottica della classifica, anche se con 53 punti da recuperare. Il pilota della Pave Motorsport è scattato in gara-1 dalla prima fila, ma dopo un paio di giri è stato costretto al ritiro per un problema elettrico lamentato già durante il giro di formazione. A trarne vantaggio è stato così Bernardo Pellegrini, che ha concluso secondo riscattando in questo modo il non facile

weekend del Mugello, dove aveva finito entrambe le gare fuori dai primi tre. Ma al veronese (quinto la domenica, nonché autore del giro più veloce) questo piazzamento non è stato sufficiente ad insediare il secondo posto in campionato di Bracalente. Quest'ultimo, secondo in gara-2, ha così coronato una stagione che lo ha costantemente visto protagonista, confermando nella classifica generale la stessa posizione dello scorso anno. A proposito di podi, a salirci per la prima volta è stato invece Franco Cimarrelli, due volte terzo. A Dino Rosero, autore di un quinto e un settimo piazzamento, è andato infine il titolo della classe 2. In evidenza sulla sua pista di casa anche Riccardo Perego, il migliore dei piloti della Twister Italia, che ha messo a segno due quarti posti. Un quinto il sabato per il suo compagno di squadra Sergio Terrini, in costante crescita con la sua Dallara ma non particolarmente fortunato tuttavia in gara-2, quando ha compromesso tutto alla prima curva con un testacoda. L'appuntamento va adesso al prossimo anno, per il quale è stato riconfermato il campionato.

*Dario Lucchese*

## AL TRAGUARDO

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

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 78-80

Alla terza stagione in monoposto Riccardo Ponzio ha vinto l'edizione 2017 della F.2 Italian Trophy piegando la resistenza di Bracalente

## PER IL CAMPIONE 2017

# Futuro con 2 alternative

Per Riccardo Ponzio ci potrebbe essere adesso un futuro nell'Euroformula Open o nelle ruote coperte (con un occhio anche al Tcr). Il pilota che corre sotto l'ala della Nv Management, 20 anni, studente del secondo anno di Economia alla Luiss di Roma, ha scritto il proprio nome nell'albo d'oro della serie, succedendo ad Andrea Fontana, Marzo Zanasi e Piero Longhi, con quest'ultimo vincitore della prima delle quattro edizioni fino ad ora disputate. Senza un'esperienza nei kart alle spalle, dopo due anni di apprendistato nella F.4 tricolore con il Teramo Racing Team, in cui è stato seguito da Gabriele Lucidi, per Ponzio questa era la sua terza stagione in monoposto.

# Leclassifiche

## VELOCITÀ

### ELMS

Resoconto della gara a pag. 66  
Portimao (Por), 22 ottobre 2017

**Assoluta:** 1. Allen-Yacamán-Bradley (Oreca 07) 139 giri in 4.01'17"867 alla media di 160,787 km/h; 2. Albuquerque-Owen-De Sadeleer (Ligier JSP217) a 38'169; 3. Isaakyan-Orudzhev (Dallara P217) a 59'254; 4. Rojas-Roussel-Hirakawa (Oreca 07) a 1'01"198; 5. Belicchi-Lacorte-Sernagiotto (Dallara P217) a 1 giro; 6. Buret-Barthez-Berthon (Ligier JSP217) a 1 giro; 7. Andersen-Fjordbach (Dallara P217) a 2 giri; 8. Lammers-Van Eerd (Dallara P217) a 2 giri; 9. Loup Chatin-Lafargue-Lafargue (Ligier JSP217) a 2 giri; 10. Lapierre-Hedman-Hanley (Oreca 07) a 2 giri; 11. Boyd-Patterson-England a 7 giri; 12. Rayhall-Falb a 7 giri; 13. Cougnaud-Jung-Ricci a 8 giri; 14. Droux-Borga-Schatz (Norma M30) a 8 giri; 15. Woodward-Kaiser-Wells a 8 giri; 16. Kapadia-Dons-Farano a 9 giri; 17. Jensen-Talkanitsa-Talkanitsa a 9 giri; 18. Lahaye-Lahaye-Heriau a 9 giri; 19. Mondini-Dromedari a 10 giri; 20. Cairoli-Ried-Camathias (Porsche 911) a 10 giri; 21. Smith-Fannin-Stevens (Ferrari 458) a 10 giri; 22. Légeret-Melin-Beltoise (Norma M30) a 10 giri; 23. Yoluc-Hankey-Thiim (Aston Martin Vantage) a 11 giri; 24. Alexander-Coigny a 12 giri; 25. Howard-Vinke-Turner (Aston Martin Vantage) a 13 giri; 26. Krebs-Muller-Boguslavskiy a 30 giri; 27. Pizzitola-McMurry-Roda (Ligier JSP217) a 36 giri (gli altri su Ligier JSP3).

**Giro più veloce:** Hanley in 1'35"048 alla media di 176,197 km/h.

## F&I ITALIA

Resoconto della gara a pag. 68  
Monza (Mb), 21-22 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Petrov 16 giri in 31'39"438; 2. Armstrong a 5"895; 3. Van Uitert a 7"560; 4. Rodriguez a 8"421; 5. Colombo a 8"779; 6. Maini a 10"273; 7. Fernandez a 10"375; 8. Lorandi a 10"736; 9. Fittipaldi a 13"867; 10. Bianchi a 20"033; 11. Caldwell a 24"775; 12. Casoli a 33"731; 13. Venditti a 44"241; 14. Beckhauer a 54"953; 15. Facundo a 1'23"290.

**Giro più veloce:** Petrov 1'53"555  
**Gara-2:** 1. Petrov 14 giri in 31'37"989; 2. Van Uitert a 12"487; 3. Lorandi a 15"179; 4. Armstrong a 15"612; 5. Fernandez a 15"935; 6. Colombo a 18"942; 7. Maini a 19"490; 8. Malvestiti a 27"761; 9. Carrara a 29"055; 10. Bianchi a 35"600; 11. Branquinho a 40"519; 12. Beckhauer a 53"401; 13. Rodriguez a 53"881; 14. Garesse Facundo a 54"182; 15. Caldwell a 56"867; 16. Casoli a 1'04"084; 17. Dell'Accio a 1'29"186; 18. Venditti a 1'54"586.

**Giro più veloce:** Petrov 2'05"263  
**Gara-3:** 1. Colombo 14 giri in 31'20"364; 2. Rodriguez a 0"633; 3. Maini a 1"270; 4. Lorandi a 4"811; 5. Fittipaldi a 4"990; 6. Caldwell a 5"059; 7. Malvestiti a 7"724; 8. Venditti a 10"034; 9. Casoli a 14"485; 10. Armstrong a 24"399; 11. Fernandez a 26"424; 12. Dell'Accio a 1'13"903; 13. Facundo a 1 giro.

**Giro più veloce:** Van Uitert 1'54"832

**Il campionato finale:** 1.

Armstrong 283 punti; 2. Van Uitert 247; 3. Colombo 223; 4. Fernandez 197; 5. Petrov 192; 6. Lorandi 185; 7. Rodriguez 115; 8. Vips, Maini e Zendeli 114.

## TCR ITALIA

Resoconto della gara a pag. 70  
Monza (Mb), 21-22 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Altoè (Audi RS3) 12 giri in 28'42"820 alla media di 144,8 km/h; 2. Baldan (Seat Leon) a 0"138; 3. Comini (Subaru Sti) a 0"974; 4. Gene (Seat Leon Racer) a 1"117; 5. Scavini (Honda Civic) a 4"556; 6. Giacon K. (Opel Astra) a 7"812; 7. Mugelli (Audi Rs3) a 10"330; 8. Nardilli (Honda Civic) a 13"034; 9. Gagliano (Vw Gti) a 34"893; 10. Barberini (Seat Leon Racer) a 35"292; 11. Thellung (Seat Leon) a 36"974; 12. Montalbano-Montalbano (Seat Leon) a 43"193; 13. Ricci-Notarinicola a 52"349; 14. Perucca-Pirovano a 1'04"025; 15. Della Monica-Mancini a 1'25"122; 16. Mosca (Alfa Romeo Giulietta) a 1 giro; 17. Ferrara (Alfa Romeo Giulietta) a 4 giri (gli altri su Peugeot 308).

**Giro più veloce:** il 4° di Altoè in 2'07"669 alla media di 163,4 km/h.

**Gara-2:** 1. Baldan (Seat Leon) 13 giri in 28'36"291 alla media di 158,0 km/h; 2. Altoè (Audi RS3) a 2"425; 3. Mugelli (Audi Rs3) a 8"919; 4. Nardilli (Honda Civic) a 15"684; 5. Perucca Orfei-Pirovano a 1'01"095; 6. Ricci-Notarinicola a 1'01"521; 7. Giacon K. (Opel Astra) a 1'04"617; 8. Scavini (Honda Civic) a 1'12"154; 9. Della Monica-Mancini a 1'13"239; 10. Montalbano-Montalbano (Seat Leon) a 2 giri; 11. Comini (Subaru Sti) a 3 giri; 12. Gene (Seat Leon Racer) a 4 giri (gli altri su Peugeot 308).

**Giro più veloce:** il 9° di Altoè in 1'59"770 alla media di 174,1 km/h.

**Campionato:** 1. Baldan 210 punti; 2. Scavini 158; 3. Giacon K. 107; 4. Mugelli 97; 5. Kralev 63; 6. Gagliano 61; 7. Giacon J. 58; 8. Altoè 45; 9. Montalbano V., Montalbano G. 43.

## TCR

Resoconto della gara a pag. 71  
Monza (Mb), 21-22 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Brena 19 giri in 42'03"597 alla media di 157,0 km/h; 2. Pelatti a 5"380; 3. Palanti a 8"772; 4. Liana a 9"568; 5. Zucchi a 10"310; 6. Altoè a 13"797; 7. Gnutti a 30"335; 8. Sciangato-Sciangato a 30"519; 9. Brambilla-Covini a 31"014; 10. Vescovi-Ferri a 39"587; 11. Guida a 1'18"963; 12. Bergamaschi-Piva a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 6° di Brena in 2'06"957 alla media di 164,3 km/h.

**Gara-2:** 1. Liana 19 giri in 41'48"694 alla media di 157,9 km/h; 2. Zucchi a 0"199; 3. Sciangato-Sciangato a 20"127; 4. Brena a 23"551; 5. Palanti a 31"967; 6. Bergamaschi-Piva a 56"538; 7. Gnutti a 1'17"735; 8. Guida a 1'34"510; 9. Altoè a 3 giri; 10. Vescovi-Ferri a 4 giri; 11. Brambilla-Covini a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 19° di Zucchi in 2'07"147 alla media di 164,0 km/h.

**Campionato:** 1. Zucchi 140 punti; 2. Altoè 111; 3. Brena 100; 4. Pelatti 91; 5. Liana 84; 6. Palanti 75; 7. Rodio, Vescovi 49; 8. Sciangato, Sciangato 45.

## PORSCHE CARRERA CUP

Resoconto della gara a pag. 72  
Monza (Mb), 21-22 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Rovera (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) 15 giri in 32'16"799, alla media di 161,5 km/h; 2. Drudi (Dinamic Motorsport) a 0"643; 3. Pera (Ehimotors-Centro Porsche Verona) a 2"887; 4. Linossi (Dinamic Motorsport-Centro Porsche Brcsia) a 3"693; 5. L. Pastorelli (Dinamic Motorsport) a 5"828 (1. Michelin Cup); 6. De Giacomi (Dinamic Motorsport-Centro Porsche Mantova) a 6"981; 7. Selva (Ehimotors-Centro Porsche Firenze) a 8"942; 8. L. Curti (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) a 9"958; 9. Koller (Ghinzani Arco Motorsport-Centri Porsche Milano) a 10"878; 10. C. Curti (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) a 11"365; 11. Reggiani (Ghinzani Arco Motorsport-Centri Porsche Roma) a 12"112; 12. "Walter Ben" (Bonaldi Motorsport) a 13"331; 13. Kruglyk (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) a 26"647; 14. Fulgenzi (Ghinzani Arco Motorsport-Centro Porsche Latina) a 3 giri; 15. Valori (Dinamic Motorsport) a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Drudi in 1'51"235, alla media di 187,5 km/h.

**Gara-2:** 1. Drudi (Dinamic Motorsport) 14 giri in 31'39"874, alla media di 153,7 km/h; 2. Rovera (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) a 5"172; 3. L. Pastorelli (Dinamic Motorsport) a 8"874 (1. Michelin Cup); 4. Quaresmini (Dinamic Motorsport-Centro Porsche Bologna) a 9"711; 5. Fulgenzi (Ghinzani Arco Motorsport-Centro Porsche Latina) a 9"714; 6. D. Cazzaniga (Ghinzani Arco Motorsport-Centri Porsche Milano) a 15"392; 7. L. Curti (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) a 20"474; 8. De Giacomi (Dinamic Motorsport-Centro Porsche Mantova) a 22"027; 9. C. Curti (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) a 22"669; 10. Kruglyk (Tsunami Rt-Centro Porsche Padova) a 25"385; 11. Selva (Ehimotors-Centro Porsche Firenze) a 25"913; 12. Koller (Ghinzani Arco Motorsport-Centri Porsche Milano) a 29"914; 13. Jacoma (Ghinzani Arco Motorsport) a 46"179; 14. "Walter Ben" (Bonaldi Motorsport) a 58"446; 15. Reggiani (Ghinzani Arco Motorsport-Centri Porsche Roma) a 1'13"744.

**Giro più veloce:** il 3° di Drudi in 2'02"892, alla media di 169,7 km/h.

**Il campionato - Assoluta:** 1. Rovera 182 punti; 2. Pera 174; 3. Fulgenzi 109; 4. Quaresmini 107; 5. Cazzaniga 74. **Michelin Cup:** 1. Jacoma 89 punti; 2. De Giacomi 82; 3. L. Curti 55; 4. Selva 49; 5. Mercatali 48.

## SEAT LEON CUP

Resoconto della gara a pag. 74  
Monza (Mb), 21-22 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Gagliano 23 giri in 51'27"109 alla media di 155,4 km/h; 2. Volpato-Nicoli a 0"270; 3. Pellegrini a 2'370; 4. Paolino a 11"404; 5. Fedeli a 12"083; 6. Torelli-Greco a 43"815; 7. Maffei-Bon a 1'07"681; 8. Gurrieri a 6 giri; 9. Guerra a 7 giri.

**Giro più veloce:** il 9° di Gagliano in 2'01"020 alla media di 172,3 km/h.

**Gara-2:** 1. Pellegrini 22 giri in 46'58"003 alla media di 162,8 km/h; 2. Torelli-Greco a 0"758; 3. Paolino a 1"943; 4. Gurrieri a 43"127; 5. Gagliano a 53"427; 6. Volpato-Nicoli a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 10° di Gagliano in 2'01"239 alla media di 172,0 km/h.

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

28-29 ottobre

GP DEL MESSICO

Mondiale F1 a Città del Messico

www.autosprint.it

WTCC

8° round a Motegi

www.fiawtcc.com

NASCAR

Sprint Cup a Martinsville

www.nascar.com

GT OPEN

7° round a Montmeló

www.gtopen.net

EUROFORMULAOPEN

8° round a Montmeló

www.euroformulaopen.net

EUROCUP RENAULT

10° round a Montmeló

www.renaultsport.com

FERRARI CHALLENGE

finali mondiali a Mugello

www.ferrari.com

## RALLY

27-29 ottobre

RALLY DEL GALLES

Mondiale Rally a Llandudno

www.walesrallygb.com

RALLY VAL D'ORCIA

Italiano Rally Terra a Radicofani

www.balestrero.it

RALLY DEL PIEMONTE

Rally Day a Dogliani

www.rallydelpiemonte.it

TINDARI RALLY

Rally Day a Gioiosa Marea

www.cstsport.it

## F2 ITALIAN TROPHY

Resoconto della gara a pag. 77  
Monza (Mb), 21-22 ottobre 2017

**Gara-1:** 1. Ponzio (Dallara F308-Volkswagen) 15 giri in 27'15"461, alla media di 191,3 km/h; 2. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 13"682; 3. Cimarelli (Dallara F308-Fiat Ftp) a 27"431; 4. Perego (Dallara F308-Fiat) a 44"587; 5. Rasero (Dallara F308-Fiat Ftp) a 1'11"749; 6. Terrini (Dallara F308-Fiat Ftp) a 1'18"330; 7. Santone (Dallara F308-Fiat Ftp) a 1 giro; 8. Berto (Formula Abarth) a 1 giro; 9. Pellegrino (Dallara F308-Volkswagen) a 5 giri.

**Giro più veloce:** l'8° di Ponzio in 1'47"765, alla media di 193,5 km/h.

**Gara-2:** 1. Ponzio (Dallara F308-Volkswagen) 13 giri in 27'30"328, alla media di 164,3 km/h; 2. Bracalente (Dallara F312-Volkswagen) a 10"999; 3. Cimarelli (Dallara F308-Fiat Ftp) a 17"379; 4. Perego (Dallara F308-Fiat) a 18"075; 5. Pellegrini (Dallara F308-Toyota) a 21"081; 6. Pellegrino (Dallara F308-Volkswagen) a 23"945; 7. Rasero (Dallara F308-Fiat Ftp) a 1'15"168; 8. Santone (Dallara F308-Fiat Ftp) a 1'58"541.

**Giro più veloce:** il 13° di Pellegrini in 1'52"284, alla media di 185,7 km/h.

## MITJET ITALIAN SERIES

Resoconto della gara a pag. 76  
Monza (Mb), 21-22 ottobre 2017

PILOTI B

**Gara-1:** 1. Marcucci 11 giri in 24'23"414, alla media di 156,8 km/h; 2. Romagnoli a 1"927; 3. Michele Malucelli a 2"336; 4. D. Di Benedetto a 7"079; 5. Solla a 8"287; 6. Siguro a 31"484; 7. Lanza a 31"946; 8. "Giagua" a 32"379; 9. Cantuseno a 44"033; 10. L. Gioia a 44"978; 11. Perlini a 56"184; 12. Segù a 4 giri.

**Giro più veloce:** l'8° di Romagnoli in 2'11"900, alla media di 158,1 km/h.

**Gara-2:** 1. Marcucci 10 giri in 22'31"437, alla media di 154,3 km/h; 2. Segù a 0"051; 3. Michele Malucelli a 0"058; 4. Solla a 7"790; 5. Romagnoli a 9"404; 6.

"Giagua" a 12"350; 7. L. Gioia a 17"130; 8. Perlini a 34"304; 9. Lanza a 1'01"117; 10. Siguro a 1 giro; 11. Di Benedetto a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 7° di Marcucci in 2'11"183, alla media di 158,2 km/h.

PILOTI A

**Gara-1:** 1. Segù 9 giri in 23'29"947, alla media di 133,1 km/h; 2. "Giagua" a 9"795; 3. Riva a 19"050; 4. Benedetti a 20"488; 5. Solla a 21"638; 6. Giudice a 21"939; 7. Malvestiti a 25"178; 8. Gonzales a 34"660; 9. Perlini a 36"180; 10. L. Gioia a 36"266; 11. De Ambroggi a 58"772; 12. Brioschi a 1'23"347; 13. Cantuseno a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 7° di Segù in 2'25"172, alla media di 143,7 km/h.

**Gara-2:** 1. "Giagua" 10 giri in 22'35"168; 2. Giudice a 0"115; 3. Malvestiti a 0"970; 4. Benedetti a 2"437; 5. Segù a 4"866; 6. L. Gioia a 11"294; 7. Riva a 26"264; 8. De Ambroggi a 27"814; 9. De Luca a 32"410; 10. Brioschi a 34"549; 11. Cantuseno a 35"809; 12. Perlini a 37"395; 13. Solla a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 4° di Segù in 2'13"262, alla media di 156,5 km/h.

## RALLY

EVENTO

RallyLegend

Resoconto della gara a pag. 56  
San Marino, 21-22 ottobre 2017

**Assoluta:** 1. Romagna-Lamonato (Lancia Delta 16V 1990) in 1.06'02"5; 2. Baldacci-Magnani (Renault Clio Williams 1998) a 59"7; 3. Trelles-Del Buono (Lancia Delta 16V 1990) a 1'30"7; 4. Messori-Caputo (Mitsubishi Lancer Evo III 1995) a 3'20"7; 5. Galli-Romei (Renault Clio Will. 1991) a 3'53"0; 6. Pajk-Cevc (Renault Clio Williams 1995) a 4'32"4; 7. Colombi-Rota (Bmw M3 E30 1987) a 4'38"4; 8. Gilli-Arati (Ford Sierra 1987) a 5'16"0; 9. Conti-Perrino (Lancia Delta Int 16V 1994) a 5'18"7; 10. Agazzi-Pulici (Renault Clio Will. 1991) a 6'25"0.

GRUPPO M

Classe M1: 1. Polato-Baldon (Fiat

RALLY

FOLLONICA

# Maremma Michelini

FOLLONICA - Rudy Michelini con la Skoda Fabia R5 ha trionfato nel 41. Trofeo Maremma, penultimo atto del campionato regionale, bissando il successo dello scorso anno. Il 37 enne pesciatino con a fianco Michele Perna si è imposto con sicurezza e determinazione dominando la gara marmemmana, firmando il suo secondo successo stagionale dopo il successo al rally città di Lucca. Michelini è stato protagonista di una gara dove ha dominato infliggendo pesanti distacchi agli avversari, rendendosi protagonista di una prestazione priva di sbavature ed aggiudicandosi otto delle nove prove speciali in programma. Grande favorito della vigilia, Michelini non ha deluso le aspettative, imponendo alla gara un ritmo al quale tutti suoi diretti avversari non sono in grado di rispondere ed hanno dovuto issare bandiera bianca. Alle sue spalle Tucci (Peugeot 207 S2000) a 2'24", mentre sul terzo gradino del podio è salito Egisto Vanni (Skoda Fabia R5) a 2'25"4. Partenza fulminante di Rudy Michelini, che mette subito in chiaro le sue intenzioni facendo realizzare il miglior tempo sulla ps di Tirli con Santini (Ford Fiesta R5) a 8"6, al terzo posto è stato relegato Tucci a 1'53"3. Sfortunato Maestrini (Skoda Fabia R5) che dopo appena 300 metri fuori, perdendo 40" e compromettendo il piazzamento finale. In ritardo anche Forieri (Peugeot 207 S2000) e Tucci. Michelini si conferma splendidamente al secondo passaggio su Tirli, mentre Santini si riscatta vincendo la prova spettacolo fatale a Forieri. Michelini, continua a martellare, dominando le speciali successive (Tatti e Montieri). Grande lotta nelle retrovie con Santini che difende il secondo posto dagli attacchi di Vanni, in grande evidenza Tucci e Maestrini scatenato per recuperare il terreno perduto. Bene anche Forieri dopo la delusione nella terza piese. In evidenza Mauro Lenci (Peugeot 306 Maxi), neo campione regionale. Santini è rallentato da una foratura all'inversione del paese di Tatti e paga un ritardo di ben 2'25". Michelini (**foto in basso**) continua a maramaldeggiare imponendosi nella speciale successiva, Montieri, allungando sui diretti avversari ed andando a vincere a mani basse.

Gianni Mancini

## CAMPIONATO REGIONALE

### 41° Rally Trofeo Maremma

Follonica (Gr) 21-22 Ottobre 2017

**Absoluta:** 1. Michelini-Perna in 54'22"6; 2. Tucci-Micalizzi (Peugeot 207 S2000) a 2'24"; 3. Vanni-Lartini a 2'25"4; 4. Maestrini-Michi a 2'42"3; 5. Pinelli-Alicervi (Ford Fiesta R5) a 2'52"7; 6. Lenci-Angilletta (Peugeot 306 Maxi) a 3'18"4; 7. Forieri-Lupi (Peugeot 207 S2000) a 3'44"7; 8. Paolini-Nesti (Renault Clio Rs) a 3'53"7; 9. Santini-Mazzetti (Ford Fiesta R5) a 4'02"4; 10. Cavaliere-Bazzani a 4'38"2 (gli altri su Skoda Fabia R5).

# L'OUTLET DI

per informazioni [outlet@autosprint.it](mailto:outlet@autosprint.it)

**AUTO  
SPRINT**

## SPORT



### OPEN CUP: ECCO I TOP FIVE

Continua, intensamente, la stagione motoristica alla Selezione Nazionale Piloti: nella prima prova della Open Cup, a sveltare su tutti è stato il pilota pugliese, Vito Pignalosa, autore di una prova impeccabile, che conferma, il suo splendido stato di forma. Ottimo secondo, è stato il tetra campione, Mario Longo, sempre velocissimo, nei momenti che contano. Sul gradino più basso del podio, si è piazzato Maurizio Rizzo, apparso in netta ripresa, rispetto agli ultimi appuntamenti della Sn1. Quarto e quinto, ad un soffio dal podio, si sono piazzati, rispettivamente, Michele Bordonaro, ed Enrique Caruso. Entrambi sono apparsi molto consistenti e pronti a dire la loro nei prossimi appuntamenti. Grazie a questi risultati, i sopracitati cinque piloti della Sn1-Pro, si sono guadagnati sul campo, i gradi di "capitani" delle rispettive squadre, nella categoria Endurance della Snp. Per info: [facebook/selezionenazionalepiloti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepiloti) o [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

## ACCESSORI



**SCOPRI LA GAMMA** completa Arai Auto al BER Store di Modena o su [BERstore.it](http://BERstore.it), i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli gamma 2017. 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, Ruote classiche 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. Tel. 347-2303761.



CONTI EDITORE

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

**Redazione:** Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

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

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

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

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

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonativweb.it](http://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 BPPITRXXX).

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'edicolante in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)

**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via

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

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità**

**Italia ed estero:**

Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://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



126 1988) in 1.43'21"1.

**Classe M2:** 1. Kobli-Szilagy (Skoda Felicia 1.4 Kitcar 1995) in 1.13'30"9; 2. Vizelli-Vizellina (Lada Vits 1989) a 5'25"2; 3. Giuanelli-Gasperoni (Peugeot 106 Rally 1996) a 10'53"4; 4. Dudas-Kuti (Lada 2101 1987) a 11'29"6.

**Classe M3:** 1. Baldacci-Magnani (Renault Clio Williams 1998) in 1.07'02"2; 2. Galli-Romei (Renault Clio Williams 1991) a 2'53"3; 3. Pajk-Cevc (Renault Clio Williams 1995) a 3'32"7; 4. Agazzi-Pulici (Renault Clio Williams 1991) a 5'25"3; 5. Seitz-Seitz (Bmw M3 E30 1989) a 6'32"2; 6. Loda-Bottarelli (Peugeot 306 Maxi 1996) a 8'56"3; 7. Gorrieri-Pignani (Peugeot 205 1.9 Gti 1990) a 24'34"5; 8. Schenardi-Farinella (Volkswagen Golf Gti 16V 1987) a 55'02"7.

**Classe M4:** 1. Colombi-Rota (Bmw M3 E30 1987) in 1.10'40"9; 2. Gilli-Arati (Ford Sierra 1987) a 37"6; 3. Noberasco-Ferrara (Bmw M3 E30 1989) a 1'55"7; 4. Bollini-Zanotti (Bmw M3 E30 1988) a 3'10"5; 5. D'Achille-Ferraris (Ford Sierra Cw 1987) a 3'42"0; 6. Turkki-Sairanen (Ford Sierra Cosworth Rs 1986) a 6'00"9; 7. Ferrero-Ferraris (Ford Sierra Rs Cosworth 1986) a 10'36"5; 8. Colombini-Selva (Bmw M3 E30 1987) a 12'04"7; 9. Temeroli-Mainardi (Bmw M3 E30 1995) a 13'49"2.

**Classe M5:** 1. Romagna-Lamontana (Lancia Delta Int 16V 1990) in 1.06'02"5; 2. Trelles-Del Buono (Lancia Delta Int 16V 1990) a 1'30"7; 3. Foppiani-Foppiani (Lancia Delta Int 16V 1991) a 8'00"3; 4. Galli-Cattaneo (Lancia Delta Int 16V 1990) a 11'50"1; 5. Pellegrini-Cavalli (Lancia Delta Int 16V 1989) a 19'45"9.

**Classe M6:** 1. Messori-Caputo (Mitsubishi Lancer Evo Iii 1995) in 1.09'23"2; 2. Conti-Perino (Lancia Delta Int 16V 1994) a 1'58"0; 3. Fedolfi-Ceci (Lancia Delta Evo Hf 1992) a 4'11"2; 4. Aghini-Cerari (Toyota Celica St 205 1994) a 8'51"5; 5. Poulsen-Viggo (Toyota Celica Gt4 - St205 1995) a 26'21"1.

## CIWRC

### Rally di Como

Risultato della gara a pag. 64  
Como, 20-21 ottobre 2017

**Assoluta:** 1. Albertini-Fappani (Ford Fiesta Wrc) in 1.18'09"3; 2. Signor-Bernardi (Ford Fiesta Wrc) a 9"5; 3. Sossella-Falzone (Ford Fiesta Wrc) a 11"5; 4. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta Wrc) a 53"1; 5. Dipalma-"Cobra" (Ford Fiesta R5) a 1'19"5; 6. "Pedro"-Baldaccini (Hyundai i20 Wrc) a 3'27"2; 7. Re-Bariani (Ford Fiesta Wrc) a 4'07"9; 8. Roncoroni-Brusadelli (Ford Fiesta) a 4'44"4; 9. Catterina-Beltrame (Ford Fiesta) a 4'46"1; 10. Puricelli-Pozzi (Citroen Ds3 Wrc) a 5'39"4

### Gruppo A

**Classe Wrc:** 1. Albertini-Fappani in 1.18'09"3; 2. Signor-Bernardi a 9"5; 3. Sossella-Falzone a 11"5; 4. Porro-Cargnelutti a 53"1; 5. "Pedro"-Baldaccini (Hyundai i20 Wrc) a 3'27"2; 6. Re-Bariani a 4'07"9; 7. Puricelli-Pozzi (Citroen Ds3 Wrc) a 5'39"4 (gli altri su Ford Fiesta Wrc).

**Classe Super 2000:** 1. Daprà-Andrian (Skoda Fabia) in 1.25'41"8; 2. Santini-Gabelloni (Grande Punto) a 7"1; 3. Erbetta-Silvaggi (Peugeot 207) a 1'26"3; 4. Liburdi-Colapietro (Peugeot 207) a 1'32"8.

**Classe Super 1600:** 1. Vescovi-Guzzi in 1.24'13"8; 2. Fusetti-

Chiacchella a 4'32"5; 3. Dotti-Zumella a 7'15"1 (tutti su Renault Clio).

**Classe A6:** 1. Mondin-Bertasini Haian (Citroen Saxo) in 1.33'51"5.

**Classe N4:** 1. Muzio-Magni.M. (Subaru Impreza) in 1.33'01"4.

**Classe N2:** 1. Mariani-Orio.M. (Peugeot 106) in 1.32'07"7; 2. Bernasconi-Donadini (Peugeot 106) a 34"7.

### Gruppo R

**Classe R5:** 1. Dipalma-"Cobra" in 1.19'28"8; 2. Roncoroni-Brusadelli a 3'24"9; 3. Catterina-Beltrame a 3'26"6; 4. Bergantino-Grimaldi a 7'16"8; 5. Nobre-Morales (Skoda Fabia) a 15'37"9 (gli altri su Ford Fiesta).

**Classe R3T:** 1. Vittalini-Tavecchio (Citroen DS3) in 1.24'14"8; 2. Lindholm-Korhonen (Renault Clio) a 4'22"5.

**Classe R3C:** 1. Bottoni-Ramacciotti in 1.26'43"3; 2. Fiorenti-Dormia a 54"6; 3. Benvenuti-Torielli a 2'25"3 (tutti su Renault Clio).

**Classe R2B:** 1. Pierotti-Milli in 1.28'38"7; 2. Saesera-Tauffer a 42"8; 3. Bonvicini-Bartolucci a 9'33"0 (tutti su Peugeot 208).

**Classe R1B:** 1. Rivia-Maini in 1.34'05"5; 2. Peloso-Iguera a 7"7; 3. Cogni-Zanni a 13"2; 4. Pellè-Luraschi a 23"8; 5. Pollarolo-Pozzoni a 4'35"4 (tutti su Suzuki Swift).

**Campionato:** 1. Albertini 75 punti; 2. Signor 57; 3. Porro 39; 4. Fontana 38; 5. Miele 34.

## Como Nazionale

**Assoluta:** 1. Tenca-Lucca (Skoda Fabia) in 46'34"; 2. Riva-Soldati (Citroen DS3) a 1'43"1; 3. Bernardazzi-Lubello (Renault Clio) a 2'43"7; 4. Cominelli-Fieni (Renault Clio S1600) a 2'55"2; 5. Gandola-Della Torre (Renault Clio) a 3'25"5; 6. Monga-Monga (Peugeot 208) a 4'21"; 7. Calvi-Marchetti (Peugeot 208) a 4'31"6; 8. Trinca Colonel-Truccani a 4'35"9; 9. Pittano-Carusio (Citroen C2) a 5'17"5; 10. Dominioni-Marchioni (Peugeot 206) a 6'06"5; 11. Pederzani-Brovelli (Peugeot 208) a 6'27"4; 12. Pennino-Geninazza a 6'37"5; 13. Palmisano-Mazzoleni a 6'49"8; 14. Nava-Brunitto (Citroen Saxo) a 6'57"4; 15. Formoli-Duico a 7'02"1; 16. Milani-Gilardoni (Renault Clio) a 7'02"4; 17. Civelli-Benedetti (Mitsubishi Evo IX) a 7'24"2; 18. Corticelli-Tabacco a 7'33"4; 19. Mangeruca-Tamburrano (Renault Clio) a 7'37"6; 20. Crippa-Spiga a 8'16"9; 21. Cingano-Castelli (Fiat Panda) a 8'27"0; 22. Violetti-Sulmoni a 10'58"8; 23. Piatti-Camani (Peugeot 208) a 12'28"8; 24. Frigerio-Bellotti a 13'37"4; 25. Marcodini-Zanoli (Mini Cooper S) a 20'44"5 (gli altri su Peugeot 106).

## COPPA ITALIA

### Rally del Rubinetto

San Maurizio d'Opaglio (No),  
14-15 ottobre 2017

**Assoluta:** 1. Miele-Mometti (Citroen Ds3 Wrc) in 1.02'32"; 2. Caffoni-Minazzi (Ford Fiesta Wrc) a 36"; 3. Patera-Bossi (Ford Fiesta Wrc) a 2'05"3; 4. Pettenuzzo-Aresca (Ford Focus Wrc) a 2'21"8; 5. Riccio-Menchini (Ford Fiesta R5) a 5'25"7; 6. Corinaldesi-Gentile (Peugeot 207 S2000) a 5'35"7; 7. Pizio-Simonini (Renault New Clio R3C) a 5'38"4; 8. Bestetti-Nicastri (Peugeot 207 S2000) a 6'20"7; 9. Biggi-Nari (Ford Fiesta R5) a 6'43"9; 10. Comparoli-Bevilacqua (Peugeot 207 S2000) a 6'46"8.

### Gruppo A

**Classe Wrc:** 1. Miele-Mometti (Citroen Ds3) in 1.02'32"; 2. Caffoni-Minazzi (Ford Fiesta) a 36"; 3. Patera-Bossi (Ford Fiesta) a 2'05"3; 4. Pettenuzzo-Aresca (Ford Focus) a 2'21"8; 5. Dissegna-Murgia (Citroen Ds3) a 8'14"1.

**Classe Super 2000:** 1. Corinaldesi-Gentile in 1.08'07"; 2. Bestetti-Nicastri a 45"7; 3. Comparoli-Bevilacqua a 1'11"8; 4. Tasinato-Mazzilli a 2'51"; 5. Andolina-Moro a 11'38"4 (tutti su Peugeot 207).

**Classe Super 1600:** 1. Vietti-Fortis (Renault Clio S1600) in 1.12'15"; 2. Catania-Orio a 2'39"7; 3. Bertino-Bianco a 6'42"2 (gli altri su Renault Clio S1600).

**Classe A8:** 1. Gastone-Vanelli (Lancia Delta) in 1.45'41"4.

**Classe A7:** 1. Lavino Zona-Sartore (Renault Clio Williams) in 1.15'59"6.

**Classe K 10:** 1. Dinetti-Zeffiretti (Peugeot 106) in 1.11'39"1; 2. Corsi-Oberti (Peugeot 206) a 7'07"8.

**Classe A6:** 1. Funicelli-Partelli (Peugeot 106) in 1.20'49"3; 2. Gilardetti-Lucini (Citroen Saxo) a 3'04"1; 3. Tosi-Rizzio (Peugeot 106) a 5'11"2.

**Classe A5:** 1. Canditi-Metaldi (Peugeot 106) in 1.14'54"6; 2. Gobbin-Tortone (Fiat Panda) a 1'11"0; 3. Ippolito-Servetti (Fiat Panda) a 2'28"2; 4. Brambilla-Rota (Peugeot 106) a 5'49"9; 5. Piana-Freilone (Peugeot 205) a 6'37"0; 6. Zizza-Bassi (Peugeot 106) a 7'33"9.

**Classe A0:** 1. Borghini-Casellato (Fiat 600) in 1.29'39"4.

### Gruppo N

**Classe N4:** 1. Pregonato-Leonardi (Subaru Impreza) in 1.14'18"2; 2. Gastone-Capozzi (Mitsubishi Lancer) a 1'36"; 3. Arsiero-Destro (Subaru Impreza) a 4'26"2.

**Classe N3:** 1. Tondina-D'Ambrosio (Renault Clio) in 1.11'46"7; 2. Faggio-Campus a 14"6; 3. Frazzani-Altomonte a 1'22"5; 4. Bisella-Stella 2'07"7; 5. Nuara-Tozzini a 5'57"1; 6. Bortolin-Previateo a 6'08"6; 7. Talarico-Pogliano a 6'19"9; 8. Ruga-Moja a 6'40"8; 9. Andreotti-Ubertalli a 6'51"1 (tutti su Renault Clio RS).

**Classe N2:** 1. Marignan-Mazzetti (Peugeot 106) in 1.14'19"3; 2. Tavazza-Porta (Peugeot 106) a 1'46"6; 3. Bizzini-Tufarelli (Citroen Saxo) a 3'03"7; 4. Bordignon-Buttazzoni (Honda Civic) a 3'59"0; 5. Barone-Rosso (Citroen Saxo) a 4'55"1; 6. Tomatis-Calori (Peugeot 106) a 5'56"0.

**Classe N1:** 1. Daccò-Cavalli (Peugeot 106) in 1.21'21"6; 2. Agnello-Guio (Peugeot 106) a 3'52"5; 3. Accaroli-Lobbia (Peugeot 106) a 2'04"6.

### Gruppo R

**Classe R5:** 1. Riccio-Menchini (Ford Fiesta R5) in 1.07'57"7; 2. Biggi-Nari (Ford Fiesta) a 1'18"2; 3. Loda-Pincin (Ford Fiesta) a 5'13"7.

**Classe R3C:** 1. Pizio-Simonini in 1.08'10"4; 2. Ricci-Zanazio a 3'21"7; 3. Miroballi-Tufano a 3'21"7; 4. Bettoni-Marchesini a 3'33"0; 5. Menegaldo-Barla a 8'02"6; 6. Di Monte-Bariani a 8'20" (tutti su Renault New Clio).

**Classe R2B:** 1. Fabrizio Margaroli-Beltrame (Peugeot 208) in 1.10'01"8; 2. Massimo Margaroli-Cerutti (Opel Adam) a 31"4; 3. Barbieri-Tirone (Peugeot 208) a 35"1; 4. Bruni-Pelgantini (Peugeot 208) a 2'08"5; 5. Tardani-Janni (Peugeot 208) 3'20"5; 6. Montagna-Giovo (Peugeot 208) a 8'31"1.

**Classe R1A Naz:** 1. Bruno-Revello (Renault Twingo) in 1.20'41"7.

**Classe RS 1.6:** 1. Lavanini-Giorgetti (Peugeot 106) in 1.26"32.

**Classe RS 2.0 Plus:** 1. Ambrosiani-Caretti (Bmw 320) in 1.34'13"0.

## RALLY

## SAN MAURIZIO D'OPAGLIO

# Rubinetto pieno di Miele

SAN MAURIZIO D'OPAGLIO - Simone Miele e Roberto Mometti hanno dominato il Rally del Rubinetto a bordo della Citroen Ds3 Wrc del Dream One Racing (*in basso*). Il 28enne pilota di Olgiate Olona ha coronato un sogno da tempo inseguito in una gara che ama particolarmente, centrando una vittoria netta, dopo essere stato al comando dall'inizio alla fine ed essersi aggiudicato 10 prove su 11. Gli è sfuggita, per un piccolo errore, solo la seconda, che è andata a Davide Caffoni. Il vincitore delle due edizioni precedenti, al debutto sulla Ford Fiesta Wrc, ha colto un onorevole secondo posto. «È una grossa soddisfazione vincere qui - dice raggiante Miele -. Siamo subito partiti all'attacco ed abbiamo preso un buon ritmo. Temevamo Caffoni».

Raggiante per il terzo gradino del podio Silvano Patera, con Barbara Bossi, per la prima volta al volante della Ford Fiesta Wrc. I due hanno dato il massimo dall'inizio alla fine, guardandosi costantemente dagli attacchi del torinese Alessandro Pettenuzzo, miglior Under 25 su Ford Focus, subito alle sue spalle. Fuori dai giochi per una foratura il biellese Giorgio Dissegna, al debutto sulla Citroen Ds3.

Dopo una bella gara, sull'ultima speciale esce di strada il savonese Aragno stabilmente quinto con la Peugeot 207 S2000. L'alessandrino Davide Riccio (Ford Fiesta) primo di R5 ne eredita la posizione, e anche la seconda piazza di Coppa Italia. Rileva invece il podio delle S2000 il biellese Corinaldesi (Peugeot 207) dopo il duello con Bestetti, finito ottavo. Eccezionale settimi assoluti Mattia Pizio e Luca Simonini su Renault Clio R3, primi di classe. L'ossolano Fabrizio Margaroli, su Peugeot 208, si è aggiudicato la classe R2B davanti al fratello Massimo. Un altro bel successo in N3 dei locali Tondina-D'Ambrosio (Renault Clio) e dei varesini Marignan-Mazzetti nella N2. Grandi attese per il ritorno sulle strade di casa di Franco Uzzeni con la sua nuova vettura, la Ford Fiesta Wrc con la quale ha disputato le sole quattro prove del sabato, traendone buone impressioni. Manca ancora, ovviamente, il feeling che c'era con la Subaru Impreza S12 Wrc: «La macchina è bella, mi piace! Più potente della Subaru, ormai superata e anziana. Ora bisogna prenderci la mano». E lungo le speciali grandi ovazioni al suo passaggio per il ritorno del «Leone di Soriso». Uzzeni, gentleman che vanta una carriera invidiabile, con oltre 50 vittorie da quando iniziò a correre, nel 1977, ha debuttato proprio su queste strade con la Porsche 911, vettura divenuta il suo simbolo. Ora per il «ragazzo di Soriso» inizia un nuovo capitolo con la vettura usata da Lorenzo Bertelli nel mondiale fino allo scorso anno.

Eraldo Guglielmetti





# Pneumatici intelligenti in nome della sicurezza

**C**on il termine di “Sviluppo Sostenibile” si intende uno sviluppo in grado di assicurare «il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di realizzare i propri». Nato nel 1987 dalla commissione mondiale per l'ambiente e lo sviluppo, il concetto di sostenibilità orienta da trent'anni le scelte economiche e produttive dei paesi firmatari. Anche il campo della ricerca scientifica è focalizzato sulla progettazione di nuove tecnologie in grado di minimizzare il consumo delle risorse naturali e l'inquinamento: il pneumatico intelligente nasce proprio dalla sfida imposta dalla mobilità sostenibile, ed integra conoscenze di ingegneria meccanica, elettronica e di controllo dell'autoveicolo.

Il pneumatico è “intelligente” in quanto avvisa l'utente sulla perdita di aderenza del veicolo sul manto stradale, causata dal raggiungimento di uno stato deformativo della gomma oltre

L'Unicusano Lab illustra il funzionamento dei sensori che monitorano usura e rischi

quello definito sicuro... in altre parole, avvisa l'utente su quando cambiare il pneumatico. Tutto questo è reso possibile da un sistema di sensori che, inserito nell'incavo del battistrada del pneumatico, rileva le deformazioni della gomma. I dati raccolti vengono trasmessi ad una centralina, che li elabora e consente il monitoraggio continuo e diretto dello stato di usura. L'utente può quindi con un semplice click aprire un'applicazione dedicata o leggere direttamente dal computer di bordo i dati elaborati, e controllare in tempo reale quale pneumatico sostituire e quando. Non solo! In caso di gomma tagliata o deformata, un allarme avvisa sul rischio imminente e consiglia di fermarsi e sostituire il pneumatico danneggiato. Quindi, oltre che per il monitoraggio dello stato di usura e manutenzione, il pneuma-

tico intelligente costituisce un alleato per la riduzione del rischio incidenti, ad esempio causati dallo scoppio improvviso del pneumatico. Inoltre, i dati trasmessi dai sensori si traducono in informazioni sulla pressione e temperatura delle gomme, sul carico verticale statico e sul numero di chilometri percorsi e percorribili. E se risulta allettante il risolto prudente e pratico del pneumatico intelligente, ancora di più intriga la riduzione dei costi: girare con gomme in cattive condizioni comporta un maggiore consumo del sistema frenante e di carburante. L'etimologia di “Intelligente” deriva dal latino, “intus” dentro e “legere” leggere; il pneumatico intelligente legge “dentro” la ruota.

IL DOCU-FILM SULLA ROSSA DEL 1970 STA PIACENDO

## Ferrari 312 B opera da urlo!

V iscrivo per condividere uno spicchio di passione, anzi: di Passione, perché quella che risveglia un film come "Ferrari 312 B" è proprio La Passione da me vissuta in diretta in quei meravigliosi Anni '70 ed ancor più in quel favoloso Gp d'Italia 1970 vinto dall'indimenticabile Clay "Rega" Regazzoni. Finalmente un film che trasuda competenza, conoscenza e passione. Sarà perché è un docu-film (c'è un'apposita sezione agli Oscar? Di sicuro lì la Ferrari vincerebbe), sarà perché non racconta una storia bella ma un po' romanzata come "Rush" (a proposito: che delusione vedere piste club inglesi spacciate per Monza o la ripresa aerea dell'incidente al Karussell ma al contrario). No, qui c'è passione vera e voglia di raccontare non solo un mondo che ci fu, ma tutti i risvolti tecnici anche grazie alla vera quest star che è Mauro Forghieri, il quale oltre a precise e comprensibili analisi tecniche ci mette anche del suo con esilaran-

ti cazziatoni in dialetto modenese ma che non sono mai a caso, perché lui di quella macchina è tuttora veramente innamorato. Grande umanità quindi, espressa anche da un Paolo Barilla addirittura commovente quando si mette in auto per il primo installig lap a



Franciacorta o quando esprime la delusione per il ritiro a Montecarlo: non una parola, solo sguardi, come il miglior attore. E poi che bello sentirlo parlare "con il cuore" della sua avventura! Come se non bastasse, interventi di Stewart, Ickx, Lauda, che rivelano una luce negli occhi ed una passione che va ben al di là della semplice narrazione, al punto che fanno la differenza tra i pur ottimi Berger ed Hill che arrivano "dopo". E poi Terruzzi (che bravo, non lo scopriamo ora) Roebuck e Costanduros a impreziosire la scena. Insomma, bravi tutti, dal regista Marini al

preparatore Stefano Scalzi, dagli ex meccanici Ferrari ai meccanici di Motortecnica e di Novara (...ma che officina è?). Infine, ciliegina su una torta così perfetta i filmati d'epoca e quelli attuali. Me ne stavo lì a mangiarmi con gli occhi e le orecchie immagini, parole e rumori, ma l'emozione più grande è stata nell'intervallo tra il primo ed il secondo tempo: coloro che lasciavano trasparire una carta d'identità simile alla mia avevano gli occhi lucidi, mentre i giovani si stupivano nello scoprire una Formula Uno che non pensavano esistesse. Ecco, oltre che un gran bel film, "Ferrari 312 B" è un vero saggio di cultura in grado di accunare generazioni diverse. E sapete una cosa? Tornando a casa mi sembrava di essere su quella 312 B (non fraintendemi, stavo attraversando Biella con la mia Roomster 1.4....) perché ho guidato con lo stesso rispetto e la stessa dolcezza che avrei riservato alla vettura se fossi stato io al posto di Paolo Barilla. A proposito: spero che esca al più presto un cofanetto con tutto il girato. Salutissimi.

**Mauro Selvaggio**

*Rispetto alla nostra recensione del docu-film "Ferrari 312 B", questa lettera esprime concetti paralleli e complementari. L'opera è piaciuta, ha incuriosito, entusiasmato. Ed è solo all'inizio del suo cammino a livello internazionale. Una gran partenza, non c'è che dire. Meritatissima.*

EMERSON AUTOGRAFA IL VECCHIO AS DI UN NOSTRO LETTORE

## Fitti, gran signore

Amici di Autosprint, lo scorso weekend ho potuto realizzare un piccolo desiderio da appassionato, ovvero incontrare una leggenda vivente della F1: Emerson Fittipaldi. Pochi miei coetanei lo conoscono, a differenza magari di Lauda solo perché ha corso per Ferrari e in seguito per il film "Rush", ma io vado fierissimo di questa foto - con una vecchia copia d'As dei tempi d'oro - e anche di sentirmi chiamare e ringraziare per nome dallo stesso Emerson. Sì, una emozione immensa... Certe cose vanno vissute, non si possono neanche spiegare! Ciao e grazie, Autosprint!

Enrico Di Iorio



# AUTO SPRI NT

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

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

**Sergio Remondino**  
(caporedattore)  
[s.remondino@autosprint.it](mailto:s.remondino@autosprint.it)  
06.49.92.393

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

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

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

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

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

Foto F1: **Ercolo Colombo**,  
**Alberto Crippa**, **Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images**, **Bettio**,  
**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](mailto: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** **CALENDARI SPORTEGGI** **Cotto e mangiato**  
**elavende** **SPORT STYLE**



Segui l'ottava stagione di Safe-Drive Motorsport!  
 Dal 29 aprile ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



# SAFE-DRIVE

GUIDA AI MOTORI

## MOTORSPORT

### PROGRAMMAZIONE TV

- Reteconomy Sky 512 sabato alle 13.00
- Nuvolari canale 61 DT sabato alle 22.00
- Odeon canale 177 DT domenica alle 21.00
- Top Calcio 24 canale 62 DT venerdì alle 19.30



Partners:



Una produzione:



Redazione: Via della Liberazione 71 - 20068 Peschiera Borromeo (MI)  
[www.safe-drive.it](http://www.safe-drive.it) - [info@safe-drive.it](mailto:info@safe-drive.it) - [www.3emme2a.it](http://www.3emme2a.it)



PETRONAS



# PETRONAS SYNTIUM

FIGHTS EXCESSIVE  
ENGINE HEAT

**PETRONAS Syntium con tecnologia °CoolTech™**  
Per esaltare le prestazioni del motore anche  
in condizioni estreme.

Per saperne di più, visitate il sito [www.pli-petronas.com/petronas-syntium](http://www.pli-petronas.com/petronas-syntium)



Oil Developed For



**AMG**  
**PETRONAS**  
MOTORSPORT

[www.pli-petronas.com](http://www.pli-petronas.com)

**Trovi SYNTIUM presso la tua Officina PETRONAS più vicina**

POSTER  
STORY

AUTO  
SPRINT

# F1

# MAGIC MOMENT

GP AUTODROMO  
HERMANOS RODRIGUEZ  
MESSICO

DI MARIO DONNINI



IL VIA DEL GP DEL MESSICO EDIZIONE  
2015 CON ROSBERG DAVANTI A HAMILTON  
SU MERCEDES. NICO BATTERÀ LEWIS



TRIONFO DI MANSELL SU WILLIAMS-RENAULT NEL 1992. SOPRA, VETTEL E MASSA AI FERRI CORTI NEL 2016

sopraelevata e molto estrema nella primigenia configurazione, tanto da essere battezzata tra gli appassionati locali "La curva de la muerte" - per inciso, così s'intitola anche il libro di memorie scritto dalla sposa di Ricardo, Sara. Lo speciale posizionamento nel calendario dal 1963 fa spesso sì che più di una volta il Gp del Messico si riveli decisivo per l'assegnazione del titolo. Nel 1964 Surtees su Ferrari diventa iridato in un convulso finale che lo vede prevalere, grazie a un 2° posto, sui rivali nella lotta al titolo Clark e Graham Hill, quest'ultimo speronato da Bandini, sull'altra Rossa.

Storica anche l'edizione 1965, ultimo saluto della F.1 a 1500 cc, che vede Ginther vincere la gara a sorpresa, regalando alla Honda la prima e miliare vittoria in F.1.

Terzo centro (e secondo valevole per il mondiale) per Clark nel 1967, mentre di nuovo nel 1968 la pista assegna l'iride con un triletto che vede contrapposti Stewart su Matra, Hill su Lotus e Hulme su McLaren, con Graham, il "Baffo Volante", che riesce a prevalere, vincendo il secondo titolo a 39 anni d'età.

La prima fase si chiude col 1970, quando oltre 200mila tifosi accorrono per acclamare l'idolo Pedro Rodriguez, in gara con la Brm, anche se sarà solo sesto - purtroppo perderà la vita l'anno dopo nell'Interserie a Norimberga, ndr -, con la vittoria che va a Jacky Ickx su Ferrari.

La F.1 torna in Messico nel 1986 e Berger dà la prima vittoria mondiale alla Benetton gommata Pirelli, marchio di gomme che vanta grandissimo merito nell'exploit.

Nel 1987 ce la fa Mansell su Williams mentre l'anno dopo spopola Prost su McLaren, con la prova anticipata a fine primavera. Il 1989 finalmente è l'anno di Senna, su McLaren. Ayrton, tuttavia, ha sempre un rapporto difficile col tracciato, dove picchia duro su Lotus nel 1987 e nel 1991

terribilmente alla Peraltada, su McLaren e fortunatamente senza conseguenze di rilievo.

Apotheosi Ferrari nel 1990, con Prost al top e Mansell secondo, dopo un sorpasso di quest'ultimo in extremis e a vita persa alla McLaren di Berger. Il biennio 1991-1992 vede quindi un duplice trionfo Williams, prima con Patrese e poi con lo stesso Mansell.

Bisogna aspettare il 2015 per veder tornare la F.1 in Messico, grazie al nuovo clima economicamente propizio, che favorisce anche la presenza in pista di Perez e Gutierrez. Il tracciato viene reso ancor più sicuro, con varianti ai due punti più critici, vale a dire la curva 1 e, l'ultima, appunto la leggendaria ex Peraltada, dentro la quale ora sorge uno stadio che permette un colpo d'occhio stupendo, laddove la massa infinita degli spettatori piazzati a strapiombo costituisce uno spettacolo nello spettacolo. Riprofilata e resa più sicura anche la sezione delle Esse. La pista, lunga 4,304 chilometri per 18 curve, sorge a un'altitudine di 2240 metri, ulteriore fattore di cui tener conto.

Per la cronaca, la curva 12 è intitolata al pilota locale Adrian Fernandez, mentre la 17 è dedicata a Nigel Mansell. Malgrado il lungo rettilineo principale di 1,2 km, le modifiche di Tilke hanno molto rallentato il tracciato, che nelle due edizioni recenti ha visto il dominio assoluto delle Mercedes turboibride, con Rosberg e poi con Hamilton, quest'ultimo protagonista di un taglio di tracciato meritevole di maggiori attenzioni da parte del collegio dei commissari. Attenzioni che invece si polarizzano su Vettel, penalizzato, con fiscalismo discutibile, per la difesa su Ricciardo ritenuta pericolosa e declassata da terzo a quinto. L'edizione 2017 vede quindi Seb e la Ferrari cercare un riscatto che, visti i precedenti, come minimo verrebbe accolto in quanto meritato così come risarcitorio.

colare e strana. Il mio team doveva riprendersi dal gravissimo incidente dello sfortunato Streiff, c'era lo spettro materializzato delle prequalifiche, insomma era una situazione delicata. Ma la macchina era okay. Io ero reduce da un 1988 con Enzo Coloni del quale ho un ottimo ricordo, perché tra l'altro aveva realizzato con pochi mezzi una macchina assolutamente degna di rispetto, con la quale avevo corso anche in Messico, giungendo 14esimo e poi pure in Canada con un buon ottavo posto».

Cosa ricordi di quel sesto posto messicano del 1989 su Ags? «Ricordo una gara difficile e da parte mia una prestazione costante, veloce e molto consistente, aiutata anche da un paio di ritiri nel finale che mi spalancarono lo spazio nobile della zona punti, che al tempo premiava solo i migliori sei, non i primi dieci come ora. All'arrivo i ragazzi del team mi festeggiarono come se avessi appena segnato il gol risolutivo nella partita della vita... Quelle sensazioni meravigliose non le dimenticherò mai».

E poi? «Poi una gran festa nella discoteca "Circus" di Città del Messico con tutta la squadra, che era formata solo da sei meccanici, con brindisi a base di vino messicano e tequila! Momenti stupendi, che ricordo con piacere».

E della pista cosa dici? «A oltre 2000 metri di altitudine i motori aspirati perdevano il 10% di potenza,

quindi gente col Cosworth da 750 cavalli rinunciava a 75 cavalli e si ritrovava a guidare una specie di F.3000. Poi l'aria rarefatta comportava una perdita di carico. Questo rimescolamento di carte finiva col rendere meno importante il divario tra i top team e i più deboli, creando opportunità interessanti. Ma adesso i motori sono turbo e questo fenomeno non provoca conseguenze rilevanti. E ricordo con un brivido di piacere la sfida offerta dalla vecchia curva Peraltada - simile all'ultima piega dell'Estoril, ma decisamente più veloce. Bella anche la serie di Esse dalla parte opposta della pista, una sezione molto guidata, assai tecnica, laddove se fai un errore in una curva in realtà ne sbagli tre. Una parte simile alle Esse di Suzuka, dove la precisione di guida

è un bel rettilineo, lungo, generoso. In sintesi quella su cui ho corso era una gran bella pista, sì». E adesso? «Ora la configurazione è molto più lenta, tecnica e tormentata. Varianti alla curva uno e non solo: la Peraltada è stata bypassata e trasformata a sua volta in variante. Sono stati pure appiattiti i cordoli, che ai miei tempi erano altissimi e insidiosi, e levigati i tanti bump che caratterizzavano la vecchia pista, costituendo una difficoltà a parte. Con tutto questo alla fine voglio dire una cosa molto semplice: rispetto ai miei tempi, il pilota si diverte tutto sommato poco. Sì, si gode assai meno, nella guida».

Gabriele, il layout adottato dopo le modifiche supervisionate da Tilke può essere digerito meglio dalla Ferrari SF70H, essendo lento, piuttosto che dalla Mercedes W08? «La Ferrari dispone di una buonissima trazione e di un utilizzo ottimale delle gomme nelle curve lente. Al contrario, la Mercedes ha ampiamente dimostrato di poter contare su un perfetto rendimento di aerodinamica e motore su piste velocissime e a basso carico. Detto questo, la logica suggerisce che in una configurazione come quella della pista di Città del Messico la Rossa se la può giocare alla grande e può essere in grado di mettere in difficoltà la Casa tedesca. Quindi la gara ha tutte le prerogative per essere considerata aperta, interessante e con la Ferrari in grado di entusiasmare i tifosi».



TARQUINI 6° SU AGS NEL 1989 E, SOPRA, IN TUTA COLONI

## NEL 1989 GIUNSE GRAN SESTO CON LA MODESTA AGS

# TARQUINI IL "MESSICANO"

Per Gabriele Tarquini, classe 1962, il tracciato messicano è quello che serba i ricordi più belli della sua intensa ma tutto sommato breve carriera in F.1. Con sette stagioni - dal 1987 al 1995 -, nelle quali ha preso parte ad almeno un Gp, mai e poi mai guidando una monoposto top ma conquistando un

punto, proprio sull'autodromo Hermanos Rodriguez, nell'edizione 1990, con uno stupendo sesto posto al volante della modesta ma dignitosa Ags.

«Ricordo indelebile, il mio unico punto F.1 strappato lì... Sì, dai, per me il Messico è sinonimo di felicità. E dire che era una stagione difficilissima, parti-

POSTER  
STORY

# F.1

AUTO  
SPRINT

# MAGIC MOMENT

GP AUTODROMO  
HERMANOS RODRIGUEZ  
MESSICO

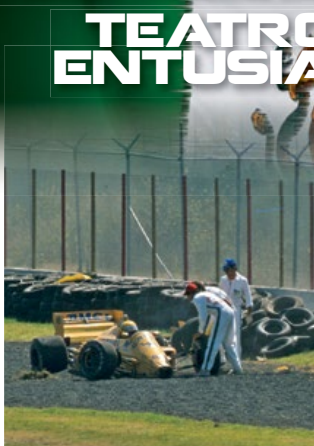
DI MARIO DONNINI



IL VIA DEL GP DEL MESSICO EDIZIONE  
2015 CON ROSBERG DAVANTI A HAMILTON  
SU MERCEDES. NICO BATTERÀ LEWIS

PUBBLICO MESSICANO CALIENTE E IPERAPPASSIONATO

## TEATRO DI TIPO ENTUSIASMANTE



SENNÀ, SOPRA, SU LOTUS 99T PICCHIA NEL 1987 E, SOTTO, BERGER NEL 1992. SOPRA IL BOTTO DI ALLIOT SU LOLA NELL'88



ALLIOT ILLESO: IL CRASH FU INNESCATO ALLA PERALTADA

Storia tripartita, quella del Messico, culla della favolosa Carrera Panamericana e da sempre patria del tifo alle stelle per l'automobilismo, anche e soprattutto in F1. Si comincia con la fase eroica, dal 1962, con una gara non valida per il mondiale, al 1970. Quindi c'è un'era centrale che va dal 1986 al 1992 e, infine, andiamo alla postmoderna 2015-2016, che trae forza dalla nuova e rigogliosa stagione propiziata anche dagli investimenti del magnate Carlos Slim.

In mezzo, sempre e solo lo stesso sito, seppur continuamente ritoccato, all'interno del parco pubblico di Magdalena Mixhuca, a sud est di Città del Messico, dapprima battezzato col nome del parco stesso e in seguito giustamente dedicato alla memoria dei fratelli Ricardo e Pedro Rodriguez. Il primo dei quali perde la vita nell'edizione inaugurale del 1962, pur non ancora a titolarità iridata, a seguito di un terribile crash mentre è al volante della Lotus 24 di Rob Walker, alla Peraltada, curva lievemente

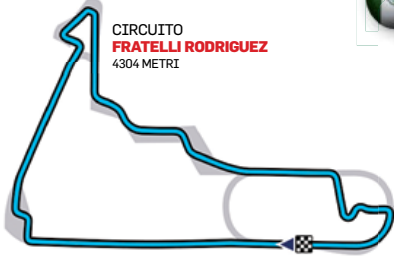


## L'ALBO D'ORO DEL GP

| ANNO                    | CIRCUITO          | PILOTA           | VETTURA  |
|-------------------------|-------------------|------------------|----------|
| 1963                    | Città del Messico | Jim Clark        | Lotus    |
| 1964                    | Città del Messico | Dan Gurney       | Brabham  |
| 1965                    | Città del Messico | Richie Ginther   | Honda    |
| 1966                    | Città del Messico | John Surtees     | Cooper   |
| 1967                    | Città del Messico | Jim Clark        | Lotus    |
| 1968                    | Città del Messico | Graham Hill      | Lotus    |
| 1969                    | Città del Messico | Denny Hulme      | McLaren  |
| 1970                    | Città del Messico | Jacky Ickx       | Ferrari  |
| 1971-1985 non disputato |                   |                  |          |
| 1986                    | Città del Messico | Gerhard Berger   | Benetton |
| 1987                    | Città del Messico | Nigel Mansell    | Williams |
| 1988                    | Città del Messico | Alain Prost      | McLaren  |
| 1989                    | Città del Messico | Ayrton Senna     | McLaren  |
| 1990                    | Città del Messico | Alain Prost      | Ferrari  |
| 1991                    | Città del Messico | Riccardo Patrese | Williams |
| 1992                    | Città del Messico | Nigel Mansell    | Williams |
| 1993-2014 non disputato |                   |                  |          |
| 2015                    | Città del Messico | Nico Rosberg     | Mercedes |
| 2016                    | Città del Messico | Lewis Hamilton   | Mercedes |



**CIRCUITO FRATELLI RODRIGUEZ**  
4304 METRI



### I PRIMATI

In Prova: **L. Hamilton**  
(Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1'18"704, media 196,869 km/h  
In Gara: **N. Rosberg**  
(Mercedes F1 W06 Hybrid, 2015) 1'20"521, media 192,426 km/h  
Distanza: **L. Hamilton**  
(Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1h40'31"402, media 182,258 km/h





## AUTO SPRINT

HAMILTON SU MERCEDES  
COMANDA IL GRUPPO  
NEL 2016, DURANTE  
LO SPETTACOLARE  
PASSAGGIO NELLA  
SEZIONE DELLO STADIO

**F1**  
**MAGIC**  
**MOMENT**  
GP AUTODROMO  
HERMANOS RODRIGUEZ  
MESSICO

CON DUE VITTORIE IRIDATE, ALLA PARI CON CLARK

## MANSELL E PROST I RE PIU' RECENTI



PROST, SOPRA CON MANSELL, AL TOP SU FERRARI NEL 1990 E CLARK ESULTA SU LOTUS DOPO LA VITTORIA NEL 1967

Dando un'occhiata all'albo d'oro del Gp del Messico, salta all'occhio un aspetto quanto mai originale e anomalo. La sostanziale parcellizzazione di vittorie tra piloti.

In altre parole, a differenza di altrove, tanti piloti hanno riportato poche vittorie e non esistono veri e propri maestri e dominatori con score luculliani.

Tanto per andare al sodo, in diciassette edizioni iridate si registrano ben quattordici vincitori, con solo una triade di campioni a vantare una doppia affermazione, anche se i nomi in questione appartengono a manici di primissima qualità: Jim Clark (a onor del vero vincitore anche nel 1962 in coppia con Trevor Taylor, quando però la gara non era valida per il mondiale), Nigel Mansell e Alain Prost. Tutti gli altri sono fermi (si fa per dire, eh) a quota uno, compresi i soli due piloti in attività che sono riusciti a cogliere un successo sull'auto-

dromo Hermanos Rodríguez in veste rinnovata, ossia Nico Rosberg nel 2015 e Lewis Hamilton lo scorso anno.

Pertanto nell'era turboibrida a tutt'oggi la Mercedes è imbattuta in Messico: due presenze e due trionfi. Di più: addirittura due doppiette, perché ogni volta dietro il vincitore di turno la Stella a Tre Punte ha piazzato l'altro suo portacolori, a confermare una supremazia totale.

Quanto alla Ferrari, al momento su questo layout si deve accontentare del quinto e sesto posto ottenuti nella scorsa edizione da Vettel e Raikkonen, in un contesto polemico segnato dalla penalizzazione inflitta al tedesco nel dopogara.

Passando a analizzare i trionfi complessivi, al top nella classifica di sempre restano comunque Lotus, McLaren e Williams con tre centri - anche in questo caso non c'è polarizzazione di gloria su un marchio in particolare - con Ferrari e Mercedes che inseguono, a quota due. Tornando ai piloti, quanto alle pole recenti, si registra un altro pareggio, sempre in casa Mercedes, con Rosberg scattato al palo nel 2015, seguito da Lewis Hamilton, l'anno dopo. Eppure, al di là delle statistiche e dei precedenti, il tracciato messicano potrebbe essere ottimo terreno per esaltare la caratteristiche di trazione della Ferrari SF70H.

SENNA NEL 1990 IN MESSICO FESTEGGIA IL SUO 100° GP. SOTTO, NICO E LEWIS NEL 2016



fotografie SUTTON-IMAGES.COM